

Les Transports Successifs par Terre et par Mer et le Connaissance Direct

Thèse pour le Doctorat Juridique

présentée et soutenue le Samedi 3 Mars 1928, à 14 heures

par

Alexandre VINCENT Fils

JURY :

MM. RIPERT, Professeur, Président.

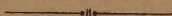
WAHL, Professeur.

PERCEROU, Professeur.

IMPRIMERIE ROUMEGOUX
SAVENAY

—
1928

Les Transports Successifs
par Terre et par Mer
et le Connaissance Direct



Les Transports Successifs par Terre et par Mer et le Connaissance Direct

Thèse pour le Doctorat Juridique

présentée et soutenue le Samedi 3 Mars 1928, à 14 heures

par

Alexandre VINCENT Fils

JURY :

MM. RIPERT, Professeur, Président.

WAHL, Professeur.

PERCEROU, Professeur.

IMPRIMERIE ROUMEGOUX
SAVENAY

—
1928

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses.
Ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*



LES TRANSPORTS SUCCESSIFS

PAR TERRE ET PAR MER

ET LE CONNAISSEMENT DIRECT

INTRODUCTION

1

Si l'on jette un coup d'œil rapide sur l'histoire des transports, il semble qu'elle devienne plus complexe au fur et à mesure des progrès de la civilisation.

A l'origine, le nomade se déplace avec ses femmes, ses troupeaux, ses tentes, et les quelques fruits qu'il arrache à la terre.

Quand l'homme se fait agriculteur, il devient sédentaire. Les difficultés et périls du voyage font du transport une expédition hasardeuse dont le producteur ne peut supporter les risques. En l'absence de sécurité et de moyens de communication, l'expéditeur est dans l'impossibilité de surveiller la marchandise transportée et d'en assurer le placement. Seul le transporteur est à même de le faire. Mais il n'y a assez d'intérêt que s'il est propriétaire de la marchandise transportée. A ce stade, le commerçant se confond avec le transporteur.

C'était la plupart du temps pour le compte des

armateurs que se faisaient les razzias et que voyageaient les troupeaux de bois d'ébène, et c'est aujourd'hui encore son bien propre, qu'au pas lent des caravanes surveille le Chammba lorsqu'il apporte à Figuig les dattes des oasis du sud.

Puis avec la sécurité des routes et l'amélioration des moyens de transport le marchand devient lui aussi sédentaire ; et certains commerçants, voituriers ou armateurs, se chargent de faire circuler les richesses en transportant pour le compte d'autrui, des marchandises qui ne leur appartiennent pas.

Il intervient nécessairement un contrat entre le transporteur et l'expéditeur. Pour faire preuve de la remise des marchandises et des conditions auxquelles ce contrat est conclu, on dresse un connaissement ou une lettre de voiture. L'expéditeur et le transporteur trouvent dans ce document un titre qui leur permet d'exercer une action en cas d'inexécution des conditions du contrat ; le destinataire y trouve un titre qui lui permet d'exiger la remise des marchandises.

Enfin le développement du commerce et les nécessités de la spécialisation font que le transporteur originaire est incapable d'assurer à lui seul l'arrivée à destination. Et de nos jours, la plupart des transports sont effectués, non plus par un seul transporteur, mais par une série de transporteurs successifs qui se passent la marchandise de mains en mains.

A chaque changement de transporteur on va dresser un nouveau connaissement, une nouvelle

lettre de voiture, à des conditions qui ne seront pas toujours les mêmes. La spécialisation et la division des transports a donné au commerce des moyens rapides et économiques de faire circuler les marchandises. Mais le commerçant se perd dans la multiplicité et la diversité des documents de transport ; il ne sait plus à quelles conditions voyage la marchandise, quelles garanties lui sont données ; l'usage de la traite documentaire devient presque impossible ; il ne peut avec sécurité, établir un prix de revient.

C'est pour parer à ces inconvénients qu'on a tenté de rendre au contrat de transport son unité primitive en faisant que, de bout en bout, les marchandises circulent sur un titre unique, qui fixe uniformément les conditions du transport, quel que soit le nombre des agents qui y participent.

Une semblable manière de faire n'est pas sans créer de difficultés. Quelles sont les questions juridiques qu'elle pose, quelles sont les améliorations qu'on y peut apporter, tel est le sujet de cette étude que nous avons divisée en quatre parties dans lesquelles nous nous proposons d'étudier, en nous bornant au droit français :

Les transports successifs par terre,
Les transports successifs par mer,
Les transports mixtes,
L'avenir du connaissement direct.

PREMIÈRE PARTIE

Les transports successifs par terre

2

Il y a transports successifs lorsque une marchandise est transportée par plusieurs voituriers successifs ; cette hypothèse se réalise dans le cas d'une marchandise accomplissant le trajet Nantes-Strasbourg : elle est transportée successivement par l'Orléans et par l'Est, aux termes d'un unique contrat de transport dont un seul récépissé ou lettre de voiture fait foi. Ce transport ne poserait aucun problème particulier s'il donnait lieu à deux contrats de transport passés directement par l'expéditeur, tant avec le premier transporteur qu'avec le second ; il n'y aurait en effet que deux transports, successifs dans le temps, mais dont chacun forme un tout, ayant sa loi et ses conditions¹. La situation qui nous intéresse nait de ce qu'un seul contrat régit les divers transporteurs d'où une complexité d'obligations.

Un expéditeur confie un colis à un voiturier

¹ Cass. 23 mars 1870 et 15 mai 1870. — Jur. Mars. 49-2-238.

pour une destination telle que celui-ci devra le remettre à un second transporteur qui le fera parvenir à destination. Quelles sont les relations juridiques des parties ?

3 Le premier voiturier est un transporteur qui répond du trajet effectué par lui dans les termes du droit commun.

Il est aussi un commissionnaire de transport qui selon l'article 99 du Code de commerce est garant des faits des commissionnaires auxquels il adresse les marchandises ¹.

Cette dualité de qualité fait qu'il est responsable vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire, de toutes avaries, pertes ou retards quels que soient le temps ou le lieu du parcours où ils se seront produits, à moins que les transporteurs subséquents ne lui aient été désignés et imposés par l'expéditeur (art. 1994 du C. civ.). Le seul fait, par le premier voiturier, d'avoir indiqué à l'expéditeur les commissionnaires qui achèveront le transport n'est pas suffisant pour le dégager de la responsabilité de l'article 99.

Cette règle est justifiée par la situation de fait : le premier transporteur a eu le loisir d'examiner et de vérifier la marchandise ; il a pu prendre des réserves au départ ; il est donc présumé avoir reçu la marchandise en bon état de conditionnement extérieur et intérieur. D'autre part, sa profession le met en rapport avec les autres transporteurs qui assureront le reste du trajet ; il est juste

¹ Walh, Droit commercial, n° 1284 et suivants.

qu'il en réponde. Enfin, il a, en délivrant une lettre de voiture pour la destination finale, pris l'engagement personnel de faire parvenir la marchandise, en bon état, et dans les délais prévus, à cette destination.

Le premier transporteur n'échappe à cette responsabilité que s'il prouve, la force majeure, le vice propre de la marchandise ou le fait de l'expéditeur.

La loi du 17 mars 1905 frappe de nullité les clauses dérogatoires à la responsabilité du voiturier telle que l'établit l'article 103 du Code de commerce ; la question se pose de savoir si le premier voiturier, qui ne peut s'exonérer de sa faute personnelle, pourrait valablement insérer une clause le déchargeant de sa responsabilité du fait des transporteurs subséquents ; nous répondons oui. En effet la loi du 17 mars 1905 vise la responsabilité du voiturier (art. 103) et non celle du commissionnaire de transport (art. 99) ¹. Les raisons de sécurité et de moralité publique qui ont inspiré le législateur ne s'appliquent plus dans ce cas ; il est normal qu'un voiturier puisse ne pas répondre du fait d'un transporteur qu'il ne surveille pas. La clause d'exonération ne fait que ramener aux règles habituelles en matière de mandat, puisqu'aux termes de l'article 1994 du Code civil, le mandataire ne répond pas de celui qu'il s'est substitué lorsqu'il a reçu pouvoir de se substituer quelqu'un. Enfin les lois dérogeant à la liberté des conventions doivent

¹ Par analogie, Besançon 27 janvier 1911. — D. P. 1913-2-114.

s'interpréter restrictivement. Dans ce sens, on admet généralement que la prohibition vise les clauses de non responsabilité et non celles qui sont simplement limitatives de responsabilité¹ Il n'y a aucune raison d'interdire au commissionnaire de transport de dégager conventionnellement sa responsabilité à raison des faits des voituriers et commissionnaires subséquents.

4 Le second voiturier répond du transport qu'il effectue dans les termes du droit commun. Il n'est pas garant du fait du transporteur qui l'a précédé.

Le destinataire ou l'expéditeur a donc deux actions : une contre le premier voiturier, considéré comme commissionnaire ayant pris charge de tout le transport, qui lui permet de le faire condamner sans avoir à rechercher où, ni comment le retard, la perte ou l'avarie s'est produit. Le premier voiturier n'y échappera qu'en prouvant le cas fortuit, le vice de la chose, ou le fait de l'expéditeur, sans être recevable à arguer de la faute du second transporteur, puisqu'il en répond. Il lui restera à exercer son recours contre ce second transporteur dans des conditions que nous préciserons.

L'autre action vise le second voiturier, mais pour ses faits personnels seulement ; c'est donc au demandeur qu'il incombera de prouver que l'avarie, la perte ou le retard lui est imputable.

Pour la perte il faudra prouver que le second voiturier a pris la marchandise en charge, pour le

¹ Cass.civ. 12 juillet 1923. Gaz. Pal. 1923-2-436, Cass. 14 avril 1924, 13 mai 1924 et D.H. 1924.393. Gaz. Pal. Lyon, 17 déc. 1924. D.H. 1925-129.

retard à quelle date, et s'il en est seul responsable.

Ces principes sont indiscutables. Le voiturier n'est responsable des pertes, avaries ou dommages que s'il a pris la marchandise en charge. Il n'y a pas de difficulté en ce qui concerne le premier transporteur : la lettre de voiture établit la prise en charge et le moment où elle a eu lieu. Par contre le second transporteur ne répondant que du parcours qu'il doit assurer, il incombe évidemment au demandeur d'établir qu'il a pris la marchandise en charge, à tel moment et en tel état. La Cour de Paris a encore appliqué ces principes le 22 juin 1923 (D. P. 1924-2-133) mais une note anonyme et absconse a critiqué cette décision.

5

M. René Roger dans une note très intéressante sur les transports successifs par terre (D. P. 1926.1.73, Sous Civ. 9 nov. 1925) émet l'idée d'une solidarité ou d'une indivisibilité entre les divers transporteurs¹ « à raison du rapport sous lequel le transport est considéré dans l'obligation » (art. 1218 C. civ.). La thèse est ingénieuse. Elle est appuyée d'arguments tirés des conventions entre grandes compagnies de chemins de fer et aux termes desquelles celles-ci s'engagent à ne pas intenter entre elles d'actions récursoires mais à partager la responsabilité au prorata des kilomètres parcourus sur chaque réseau (règlement du 1^{er} octobre 1886

¹ Cette thèse a été développée d'une façon fort intéressante par M. Bernardin dans une étude non publiée, et qu'il a bien voulu nous communiquer.

et convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921. D. P. 1923.4.231). Et l'auteur de dire : « Il existe une association entre les divers réseaux ; ceux-ci reconnaissent eux-même l'impossibilité de discriminer les fautes des différents transporteurs. Le destinataire a une action solidaire contre chacun des transporteurs, sans avoir à prouver l'état dans lequel il a reçu la marchandise, ni même le fait qu'elle lui ait jamais été remise ».

Cette argumentation tend à protéger le transporté, et son but est louable ; mais sa trame juridique ne nous semble pas solide.

En effet, le contrat intervenu entre les divers réseaux est « *res inter alios acta* ». Ce n'est pas avec une « association des réseaux français » que traite l'expéditeur, mais avec une compagnie déterminée. En cet état, et dans l'hypothèse où le colis n'est pas remis au second transporteur, pour quelle raison voudrait-on qu'il en réponde ? Tant que le colis ne lui a pas été remis, le second transporteur n'est pas partie au contrat. Il n'a pas participé à la lettre de voiture, ni au récépissé.

M. René Roger parle aussi de stipulation pour autrui. C'est là un argument qu'on est accoutumé de rencontrer chaque fois que l'on cherche à échapper aux principes du droit classique. Il ne résiste pas à l'examen. En acceptant le colis, le premier transporteur a moins stipulé pour autrui qu'il ne s'est porté fort pour lui. Mais qu'il s'agisse de stipulation pour autrui ou de porte fort, il n'y a pour le tiers droit ou obligation, que du moment où il a adhéré au contrat. Par application de ces principes

le premier transporteur est responsable de l'intégralité du transport parce qu'il doit des dommages-intérêts si celui pour lequel il s'est porté fort n'accomplit pas ses obligations, et le second transporteur est responsable du moment qu'il a accepté l'obligation prise par son porte fort.

Mais il n'accepte que de accomplir le trajet qui lui est assigné ; et il ne l'accepte que du moment qu'il reçoit la marchandise.

Somme toute, pour le second transporteur, le contrat est un contrat « *re* ».

Et voilà qui justifie la jurisprudence aux termes de laquelle expéditeur et destinataire ont à prouver que la perte ou le retard est dû à la faute du second transporteur quand ils plaident directement contre lui.

6 En ce qui concerne les avaries, la jurisprudence a admis le critérium suivant : si les avaries sont extérieures le dernier transporteur en est responsable parce qu'il est présumé avoir reçu les marchandises en bon état.

Il a pu vérifier les emballages et il devait prendre des réserves vis-à-vis du voiturier précédent au cas où les colis portaient déjà des traces d'avaries ; si les avaries sont intérieures, les transporteurs intermédiaires n'en sont point présumés responsables, c'est au demandeur qu'il incombe de prouver qu'elles se sont produites au cours du transport que le défendeur a assumé ; en effet les transporteurs subséquents n'ont pas eu le loisir de vérifier l'état des colis ; la rapidité obligée des opérations de chargement et de déchargement aux

points de transit ne leur ont pas permis de faire les vérifications nécessaires ou de prendre des réserves.

Les transporteurs subséquents peuvent évidemment administrer la preuve contraire ; en outre, ils s'exonèrent de toute responsabilité en prouvant le cas fortuit, le vice de la chose ou le fait de l'expéditeur.

7 Dans certains cas le second voiturier n'est qu'un échelon, et il remet la marchandise à un troisième transporteur, etc. Dans ce cas le second transporteur n'est pas garant des faits du transporteur subséquent ¹, car il n'a pas traité avec l'expéditeur ; il n'a pris aucun engagement envers lui. Son obligation consiste uniquement à assurer le trajet dont il a pris charge et à remettre la marchandise au voiturier subséquent.

Le destinataire peut ainsi avoir plusieurs actions contre les transporteurs ². S'il démontre que le dommage est le fait de tel voiturier, il pourra obtenir une condamnation solidaire contre ce voiturier et le premier transporteur.

8 Nous avons dit que le dernier transporteur n'était pas responsable de ceux qui l'ont précédé ; il est un cas où la jurisprudence déroge à cette règle. Lorsque le dernier transporteur se charge de recouvrer non seulement ce qui lui est dû, mais le coût du transport total, le dernier état de la jurisprudence de la Cour de Cassation admet qu'il s'est

¹ Wahl, Droit Commercial 1386.

² Lyon-Caen et Renault, t. III, 596 et 632.

substitué aux voituriers précédents et que le destinataire peut l'actionner sans avoir à rapporter la preuve de ce que le dommage s'est produit sur le trajet dont il avait la charge.

Il est intéressant de rechercher comment s'est formée cette jurisprudence

Des décisions fort bien motivées de la Cour de Rouen (12 mars 1904) et du Tribunal de Commerce de la Seine¹ ont rejeté cette thèse. Elles considèrent que les accords particuliers conclus entre les divers transporteurs, et notamment les traités intervenus entre les grandes compagnies de chemin de fer sont étrangers au destinataire, et que le fait de percevoir la totalité du prix de transport, est pour le dernier voiturier une obligation vis-à-vis des transporteurs précédents qui ne saurait entraîner pour lui, subrogation dans les obligations qu'ils avaient contractées².

En effet, on voit mal comment le fait de demander paiement de la totalité du transport rendrait le dernier voiturier responsable, *de plano* pour la totalité du trajet.

Mandataire des voituriers précédents, cette seule qualité ne peut le rendre responsable du fait de ses mandants. Solidarité? Pourquoi? elle ne se présume pas. Novation par changement du débiteur ou cession de créance (le prix du transport) accom-

¹ 3 novembre 1911 et 10 mai 1918. Bridot c. Chemins de fer de l'Etat. Ces décisions n'ont pas été publiées à notre connaissance; nous les devons à l'obligeante communication du contentieux des Chemins de fer de l'Etat.

² Dans ce sens Lyon-Caen et Renault, t. III, 639.

pagnée d'une cession d'obligation ? Mais tout cela, qui est fort compliqué ne se présume pas, et que fait-on des formalités de cession ?

Aussi bien, ne faut-il pas chercher une explication juridique, mais historique.

Le 20 juin 1853, la Chambre des Requêtes (D. P. 53. 1. 225) et le 6 mai 1872 la Chambre Civile (D. P. 1872. 1. 167) avaient eu à connaître d'espèces dans lesquelles le dernier transporteur, réclamant au destinataire le prix du transport total, se voyait opposer, à titre d'exception, une demande en dommage-intérêts pour avarie imputable au premier transporteur, et dont le montant était inférieur à la somme due pour cette première partie du trajet.

Le dernier voiturier, mandataire du premier pour le recouvrement du prix, devait évidemment subir les exceptions opposables à son mandant, dans la limite de la demande qu'il formulait en son nom.

Mais la Cour de Riom qui avait connu de l'affaire en appel, non contente de l'excellence de cette thèse qui constitue pourtant une partie de ses attendus, avait cru renforcer sa décision en ayant recours à des arguments de commodité. « Attendu, dit-elle, que le dernier transporteur est le seul que le destinataire connaisse... que le contraindre à rechercher parmi les commissionnaires successifs celui aux mains duquel se trouvait la marchandise lorsqu'elle a subi les avaries ou les manquants serait rendre bien difficile et souvent impossible l'exercice de son action... »

La Cour de Cassation confirma en considérant

que le dernier voiturier qui réclame au destinataire l'intégralité du prix du transport est passible de toutes les exceptions qui auraient pu être opposées à chacun d'eux s'ils avaient demandé individuellement ce qui leur était dû. Mais cet arrêt couvrait une décision de Cour d'Appel qui s'appuyait en partie sur des arguments inacceptables.

Un arrêt de la Chambre des Requêtes du 6 janvier 1874 (D. P. 1875. 5. 81) brièvement motivé, indique que le dernier transporteur qui réclame au destinataire l'intégralité du transport est « aux droits » des voituriers antérieurs et par conséquent assume la responsabilité des retards à eux imputables. C'était la pente.

Enfin la Chambre des Requêtes le 15 avril 1920 (Gazette du Palais, 3 août 1920) statuant sur un arrêt d'Alger déclare que les juges du fait ont pu décider qu'en acceptant de réclamer les débours du transport, le dernier transporteur se substituait au premier et assumait la responsabilité de l'avarie, le montant en fut-il supérieur au prix du transport.

Pour comble de disgrâce, le sommaire de cet arrêt est rédigé de telle sorte que le principe de la responsabilité du dernier transporteur en port dû, s'y trouve expressément consacré.

Peut-être la Cour de Cassation aurait-elle pu, sans excéder son pouvoir de contrôle, se demander à la suite de quelle opération juridique le dernier transporteur s'était substitué au premier. Elle aurait peut-être décidé que l'arrêt d'Alger avait violé cet article 1273 du Code civil aux termes duquel « la novation ne se présume point, il faut que

la volonté de l'opérer résulte clairement de l'acte ».

Cette jurisprudence est maintenant consacrée. L'époque où les Tribunaux cherchaient une explication pour justifier cette thèse est désormais passée ; les jugements et arrêts affirment avec la certitude d'un dogme que le dernier transporteur port dû est responsable *de plano* vis-à-vis du destinataire¹, se contentant pour motiver leurs décisions d'indiquer qu'il est « aux droits » des transporteurs précédents, expression dont l'imprécision égale l'inexactitude, mais qui a suffi pour mettre le dernier transporteur à la place des précédents dans une législation où la solidarité ni la novation ne se présument, et qui pose en principe que nul ne plaide par procureur, sauf le roy.

Lancées dans cette voie, les Cours vont vite. Un sieur Senaux avait assigné le chemin de fer du Midi, dernier transporteur d'une marchandise voyageant en port payé. Devant un expert cette compagnie avait discuté l'existence d'un retard légal et le quantum des dommages-intérêts sans poser la question de savoir à quel réseau le retard était imputable. La Cour de Paris² y a vu la preuve que le dernier transporteur avait assumé la responsabilité du transport intégral. La Cour avait été poussée dans cette voie par une considération de fait ; il y avait quand elle a

¹ Cour de Paris 4 mars 1924. Gaz. Pal. 31 mai 1924. Cour de Cass. civ. 19 juillet 1923 et 7 juillet 1924. Gaz. Pal. 10 oct., 23 et 9 oct. 1924.

² 22 juin 1923. Gaz. Pal. 30 septembre 1923.

statué, plus d'un an que le transport était effectué et elle a craint que le destinataire ne fut privé de la possibilité d'intenter son action contre le premier voiturier dans les délais de l'art. 108, ce qui justifiait la solution. En effet si le dernier transporteur prive par son fait le destinataire de son recours contre qui de droit, il commet une faute qui engage sa responsabilité aux termes de l'article 1382, et il la réparera en payant les dommages-intérêts que le destinataire aurait obtenus du véritable responsable. Mais il n'était pas besoin de dire que le dernier transporteur avait assumé la responsabilité de l'intégralité du transport. Il faut s'attendre à ce que la rédaction de cet arrêt entraîne les tribunaux à proclamer la responsabilité du dernier transporteur chaque fois qu'on croira relever dans son attitude un fait ou une intention permettant de supposer qu'il est « aux droits » des transporteurs précédents ¹.

Nous avons dit ce que nous pensons de cette jurisprudence en droit. En fait elle n'est guère gênante pour les transporteurs quand il s'agit de transports uniquement terrestres, puisque les grands transporteurs terrestres sont les compagnies de chemins de fer et qu'il existe entre celles-ci des accords réglant les recours des voituriers suc-

¹ Voir un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine (6 mars 1925, G. P. 5 juin 1925) décidant que le dernier transporteur est implicitement assigné comme mandataire substitué des autres compagnies et que par suite, il y a chose jugée à l'égard des premiers transporteurs quand il y a chose jugée à l'égard du dernier transporteur. Et ce, dans une instance où il ne s'agissait pas de transport en port dû !

cessifs. D'aucuns l'approuveront parce qu'elle facilite l'action du destinataire. Mais c'est à la loi qu'il appartient de modifier la loi. Il est certain qu'un texte consacrant la responsabilité du dernier transporteur qu'il s'agisse du port dû ou du port payé, présenterait des avantages. En l'état des textes il ne nous apparaît pas que le pouvoir d'interprétation des Tribunaux ait pu autoriser la constitution de cette jurisprudence.

Nous avons indiqué comment joue la responsabilité des divers transporteurs vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire. Voyons comment peuvent s'exercer l'action et s'appliquer les fins de non recevoir et les prescriptions.

- 9 L'expertise de l'article 106 étant valable entre voiturier et destinataire même en l'absence des parties, est opposable à tous les transporteurs même non présents ou non appelés¹. De plus, le dernier transporteur étant le mandataire de tous les voituriers précédents, chargé de parfaire le transport, des réserves acceptées par lui, une constatation contradictoire avec le destinataire, à l'arrivée, sont opposables aux voituriers précédents². Le dernier voiturier agit en effet dans les limites

¹ Cour d'Aix, 6 mars 1874. J. Marseille 52.1.176. — La loi du 16 février 1927 modifiant l'article 106 oblige le requérant, sous sa responsabilité, à appeler tous les intéressés à l'expertise, par lettre recommandée ou télégramme, sauf urgence.

Cour de Rouen, 13 mars 1874. — D. P. 1875.2.152.

de son mandat, en faisant toutes constatations nécessitées par l'état de la marchandise.

Cette qualité que possède le dernier transporteur d'être le mandataire des précédents permet à tous les transporteurs d'invoquer la fin de non recevoir de l'article 105 lorsque le destinataire a reçu les objets transportés et a payé le prix de la voiture sans réserve. Elle permet aussi au destinataire de lui notifier valablement les protestations et réserves prévues par ce même article 105.

10

La rédaction de la loi du 11 avril 1888 modifiant l'article 108 a posé la question de savoir si la prescription annale s'appliquait au commissionnaire de transport. En effet l'ancien article 108 visait « le commissionnaire et le voiturier » tandis que le nouveau ne vise que le voiturier.

Un jugement du Tribunal de Commerce de Paris en date du 18 juillet 1923 ¹ a refusé d'étendre le texte au commissionnaire de transport ; la Cour de Paris statuant en appel n'a pas résolu la question.

Il faut remarquer que dans cette espèce, il ne s'agissait pas d'un commissionnaire de transport au sens que nous avons donné à cette expression en l'appliquant au premier voiturier, mais plutôt d'un commissionnaire de transit chargé d'assurer le départ d'un colis pour une destination déterminée, mais non pas d'effectuer personnellement

¹ Gaz. Palais, 13 octobre 1923.

son transport. Le commissionnaire n'avait été que l'intermédiaire entre le voiturier au départ et l'expéditeur.

Nous croyons qu'un tel commissionnaire ne peut pas arguer de la prescription annale. Il n'est pas à proprement parler un voiturier. Il n'est pas comme le voiturier qui charge et décharge tout au long de la route, soumis à cette rapidité des opérations commerciales, à cette difficulté de se réserver une preuve qui justifie la prescription.

Nous croyons au contraire que le véritable commissionnaire de transport peut invoquer la prescription annale. En effet c'est le voiturier lui-même que le code de commerce désigne sous le nom de commissionnaire, ce terme n'est qu'un rappel de la qualité de mandataire, chargé d'un transport, que possède le voiturier. Particulièrement en ce qui concerne le premier transporteur envisagé comme commissionnaire de transport par rapport aux voituriers subséquents, il nous semble impossible de lui refuser le bénéfice de la prescription annale, parce que ses qualités de voiturier et de commissionnaire sont intimement liées, qu'il est impossible de savoir *à priori* quelle est celle en vertu de laquelle il sera responsable et que le fait de charger le commissionnaire suivant de la continuation du transport n'est que l'accessoire du mandat de voiturier qu'il a personnellement rempli.

11

En matière de transports internationaux ¹ les

¹ Cette matière, très vaste, a fait l'objet de nombreuses études. Nous sortirions du cadre de la nôtre en la développant. Nous ne pouvons que

questions de preuve, de limitation, de responsabilité, de prescription peuvent amener des conflits de lois. Dans la plupart des cas ils sont résolus par la Convention de Berne qui a posé les principes suivants :

les actions n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise ;

attribution de juridiction est faite au domicile du destinataire ;

les diverses compagnies sont responsables au même titre que le premier voiturier ;

en matière de prescription, application de la loi déterminée par le parcours sur lequel a lieu l'avarie ;

l'expertise faite contre le dernier transporteur lie les transporteurs antérieurs.

En l'absence d'applicabilité de la convention de Berne (ou de convention particulière) la question se pose de savoir quelle loi doit prédominer.

Le Tribunal de Commerce de Marseille a souvent jugé qu'on doit appliquer la loi du pays où le contrat devait être exécuté ¹. Mais la Cour de Cassation a décidé en matière de clause limitative de la responsabilité qu'un acte est régi, quant à sa forme, ses conditions fondamentales et son mode de preuve, par la loi du lieu où il a été passé ², et en matière de prescription, qu'on doit appliquer la

rappeler très brièvement les quelques principes qui, en matière de transports internationaux, intéressent notre sujet.

¹ Marseille, 20 décembre 1865. — J. Mars. 44. 1. 36.

— 29 septembre 1864. — — 42. 1. 276.

² Cassation, 23 février 1864. — — 42. 2. 3.

loi du domicile du débiteur et non celle du pays où l'obligation devait être exécutée¹.

12

Il nous reste à étudier comment s'exercent les recours des voituriers successifs entre eux. Bien entendu, chacun est responsable de sa faute et de la façon dont s'est accompli le transport dont il avait la charge.

L'appelant en garantie doit faire la preuve de la faute du défendeur. En cas de perte ou de retard le livre journal prévu par l'article 96 du code de commerce, ou les livres commerciaux feront aisément preuve de la prise en charge et du moment où elle a eu lieu. En cas d'avaries, les présomptions de fait, qui jouent dans les rapports du destinataire et des commissionnaires intermédiaires, s'appliquent pour les mêmes raisons dans les rapports des commissionnaires entre eux. Les avaries extérieures, sauf réserves au point de charge, sont présumées imputables au dernier transporteur. Les avaries intérieures restent à la charge de l'appelant en garantie s'il ne parvient pas à prouver qu'elles se sont produites pendant que les marchandises étaient à la charge de tel commissionnaire.

Le défendeur peut administrer la preuve contraire et s'exonère en démontrant que l'avarie est due à un cas fortuit, à un vice de la chose ou au fait du demandeur.

¹ Cass. 12 janvier 1869. — J. Mars. 47. 2. 78.

13 La question de savoir si la fin de non recevoir de l'article 105 joue dans les rapports des voituriers successifs entre eux, et comment, est plus délicate. Le plus souvent les voituriers successifs ont entre eux des accords permanents : ce sont des compagnies de chemin de fer ou des commerçants exploitant régulièrement des lignes automobiles, et les prix de transport ne sont payés qu'en fin de mois ou d'année suivant comptes ; la réception des objets n'a pas été accompagnée du paiement du prix, et l'article 105 ne s'applique pas. Mais dans certains cas, lorsque la marchandise voyage en port dû, il est possible que le premier voiturier se fasse payer par le second au moment où il lui remet la marchandise, celui-ci pourra-t-il opposer l'article 105 à l'action récursoire du premier transporteur que le destinataire a actionné ?

Nous ne le pensons pas.

L'article 105 ne vise en effet que les rapports entre voituriers et destinataires et non les rapports des voituriers entre eux. Il prévoit la « réception » des marchandises ; seul le destinataire réceptionne avec le soin minutieux que suppose ce terme ; le second voiturier ne fait que « recevoir » la marchandise et la prendre en charge ; ce n'est pas la même chose. De plus, l'article 105 a prévu la notification faite par le destinataire, de ses réserves ; il faut donc dire que cette fin de non recevoir ne peut pas être invoquée entre voituriers.

La jurisprudence est en ce sens ¹.

¹ Colmar 29 avril 1845 et note sous un arrêt de Cass. du 20 juin

Cependant une décision du Tribunal de Commerce de Marseille ¹ décide que la fin de non recevoir ne frappe, en général que le destinataire, et qu'elle ne peut être invoquée entre commissionnaires de transport qu'autant qu'il s'agit d'un dommage apparent ou d'un déficit de poids. C'est là, croyons-nous une erreur. La prise en charge sans réserve par le transporteur subséquent, est une présomption de fait que la marchandise n'avait subi aucune avarie extérieure (le déficit de poids est une avarie extérieure) et le premier voiturier pourra l'opposer au second pour faire juger que l'avarie ne s'est pas produite dans la première partie du trajet. Mais cette prescription souffre la preuve contraire. Il ne faut pas la confondre avec la fin de non recevoir de l'article 105, présomption de droit de la remise des objets en bon état intérieur et extérieur, qui ne permet pas la preuve contraire et rendrait le second voiturier irrecevable à démontrer qu'en réalité, les avaries se sont produites pendant que la marchandise était à la charge du premier transporteur.

- 14 L'article 108 (loi du 11 avril 1888) fixe la façon dont joue la prescription annale dans les rapports des voituriers entre eux. « Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette pres-

1853. Au Dalloz. 53.1.225. — Cass. 5 nov. 1923. — Gaz. Palais, 28 déc. 1923.

¹ 9 janvier 1832. — Jurispr. Marseille 14-1-20.

cription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti. »

On s'est demandé quelle est la prescription applicable à l'action en garantie lorsqu'elle est intentée sous forme d'action principale. Sera-ce la prescription annale, comme pour toute action de transport ? Sera-ce au contraire la prescription spéciale d'un mois à dater de l'action contre le garanti, édictée en matière d'actions récursoires ? Les travaux préparatoires sont obscurs. La discussion au Sénat, témoigne des interprétations contradictoires que le législateur lui-même a données du texte. La jurisprudence semble maintenant fixée ; d'accord avec la majorité de la doctrine, elle décide que même par voie d'action principale, l'action récursoire ne peut être intentée que dans le mois de l'action contre le garanti (Paris 22 janvier 1924, D. P. 1924. 2. 125 et note E. D.).

Nous avons vu que les grandes compagnies de chemin de fer ont réglé leurs recours par un accord aux termes duquel, sans rechercher à qui devrait, en droit incomber le dommage, celui-ci se partage entre les compagnies au prorata du prix de transport revenant à chacune d'elle. Ce procédé, que la loi des grands nombres rend équitable, a évidemment l'avantage de supprimer toute difficulté.

- 15 Avant de clore cette étude il nous semble utile d'attirer l'attention sur une notion qui contient en germe toutes les solutions des questions relatives aux transports successifs, celle de l'unité du contrat de transport.

Les solutions que nous avons proposées seraient injustifiées s'il n'y avait pas unité du contrat de transport. Ainsi dans le cas où il est fait, au nom de l'expéditeur, plusieurs lettres de voitures successives, lorsqu'un commissionnaire de transit réceptionne la marchandise à l'issue du premier transport et joue le rôle de destinataire provisoire chargé de réexpédier, les obligations du premier voiturier sont accomplies par la remise au commissionnaire de transit ; il peut opposer la fin de non recevoir de l'article 105 et n'est pas tenu du reste du trajet¹.

C'est cette notion d'unité de transport qui justifie la responsabilité du premier voiturier, l'inapplicabilité de l'article 105 entre transporteurs successifs, puisque le transport n'est accompli que par la remise au destinataire.

Il n'y a qu'un contrat, qui est la charte de tous les intéressés au transport.

¹ Cass. 5 novembre 1923. Gaz. Pal. 28 décembre 1923.

DEUXIÈME PARTIE

Transports successifs par mer

Les transports maritimes par connaissance direct vont poser des questions semblables à celles que nous avons étudiées en matière de transports par terre ; elles comporteront des solutions parfois différentes à raison du particularisme du droit maritime.

16 Il y a transports successifs par connaissance direct lorsque la marchandise doit pour arriver à destination être prise en charge par divers transporteurs et qu'il est remis à l'expéditeur un seul connaissance établi par le premier transporteur et fixant les conditions du transport total.

Il ne faut pas confondre les transports successifs par connaissance direct avec certaines hypothèses qui s'en rapprochent.

Ainsi, la plupart des Compagnies de Navigation se réservent, même pour un parcours direct, la faculté de transborder en cours de route sur un autre navire de leur compagnie. De même, lorsqu'une compagnie a plusieurs lignes régulières, il

arrivera que des marchandises voyageront aux conditions d'un seul connaissement et seront transbordées d'un navire à l'autre au point d'intersection des lignes. C'est le cas d'une marchandise allant d'Alger à Constantinople par la Transatlantique. Cette compagnie délivre un seul connaissement à destination de Constantinople, la marchandise est transportée d'Alger à Marseille par la C. G. T., puis de Marseille à Constantinople par la même C. G. T. Ces deux espèces sortent du cadre de notre étude parce qu'il n'y a qu'un transporteur, le voyage se faisant de bout en bout sur les bateaux de la même compagnie. Nous négligeons donc les questions d'ailleurs intéressantes qui peuvent être soulevées par le transbordement¹, notamment en matière de vente C. A. F.

Dé même lorsqu'un navire, dont la marche est interrompue pour une raison quelconque, charge en cours de route sa cargaison sur un navire d'une autre compagnie pour la faire arriver à destination, il n'y a pas, à proprement parler, transports successifs par connaissement direct. En chargeant la marchandise sur le second navire, le premier ca-

¹ Notons toutefois que la jurisprudence interprète restrictivement la faculté de transbordement. Une décision de Marseille (15 octobre 1903. Rev. Intern. de Droit maritime XIX-405) décide que cette clause ne permet que le transbordement de vapeur à vapeur, et entre navires de même nationalité exposés à des risques analogues, mais non le transbordement d'un vapeur sur un voilier, ce qui aggraverait les risques de la navigation. Cette décision était intéressante à signaler parce qu'elle procède de la même tendance que nous étudierons lorsqu'il s'agira d'interpréter les « négligence clauses ».

pitaine agit en qualité de « *negociorum gestor* » soignant au mieux les intérêts des chargeurs ; il n'accomplit pas une obligation mise spécialement à sa charge par le connaissance direct, et les difficultés qui peuvent en découler se règlent selon le droit commun.

Enfin, il n'y a pas connaissance direct parce qu'il n'y a pas unité de transport dans le cas où la marchandise passe d'un transporteur à l'autre par l'intermédiaire d'un commissionnaire de transit. Celui-ci joue en effet à l'insu du premier transport le rôle de destinataire provisoire, et il n'y a pas de relation entre les divers transporteurs successifs.

Le cadre des transports successifs par connaissance direct est donc assez restreint. Nous verrons que la pratique ne les rend guère possible qu'au cas où il existe des accords ou tout au moins des habitudes de réexpéditions, entre les divers transporteurs intéressés au parcours.

17 Comme en matière de transports terrestres le premier transporteur assure un double rôle : il transporte personnellement la marchandise sur la première partie du parcours ; il assure en outre sa réexpédition et son arrivée à destination par l'intermédiaire des transporteurs qu'il se substitue à son port d'arrivée.

Comme transporteur, il assume les responsabilités inhérentes à cette qualité. Mais, nous sommes en matière de transports maritimes, et l'armateur pourra s'exonérer de la responsabilité des fautes, même lourdes, du capitaine et de tous préposés, en

insérant au connaissement, une clause à cet effet. En effet la loi Rabier ne s'applique qu'aux transports par terre, et la plupart des législations (sauf aux Etats-Unis) autorisent les clauses d'exonération. Les armateurs ne se font évidemment pas faute d'en user.

Comme commissionnaire de transport il doit, à son port d'arrivée, assurer la réexpédition de la marchandise, d'où déchargement, mise à quai ou sur allège et réembarquement sur un autre navire. Pendant ces opérations le premier transporteur est responsable de la marchandise puisqu'il l'a en charge, mais comment ?

18

En matière de transports ordinaires la jurisprudence jusqu'en 1923 ne traitait pas également la responsabilité de l'armateur pendant le voyage, et après le voyage, lorsque les marchandises sont à terre et restent à sa garde. Elle appliquait les clauses de limitation ou d'exonération de responsabilité au transport maritime, et, interprétant restrictivement ces mêmes clauses, elle se refusait à en faire l'application au transporteur sitôt que les marchandises étaient déchargées. Les Tribunaux jugeaient dans la plupart des cas que les clauses limitatives ou exonératives de responsabilité ne visaient que le transport maritime, lequel prenait fin par la mise à terre ; que, devant être interprétées restrictivement, on ne pouvait les appliquer au contrat de

dépôt qui se substituait au contrat de transport dès que les marchandises étaient déchargées ¹.

On pouvait se demander si, en cas de connaissance direct, le premier transporteur était recevable à opposer la négligence clause en cas de perte ou avaries survenues à quai, au port de transit. Nous répondons oui parce que, dans notre hypothèse, il est certain que le contrat de transport n'a pas pris fin au port de transit. C'est en vertu du connaissance direct que le premier transporteur décharge au port de transit pour réembarquer sur un autre navire, on ne peut donc lui refuser d'arguer de toutes les clauses de ce titre.

La jurisprudence que nous avons indiquée était un reflet de la désapprobation des chargeurs pour les clauses de non responsabilité. La Cour de Cassation l'a répudiée par un arrêt du 25 juillet 1923 ², décidant que le contrat de transport ne prend fin que par la remise effective des marchandises au destinataire et que les clauses d'exonération s'appliquent, en dehors du transport proprement dit, à toutes les opérations qui le précèdent ou le suivent ³.

Il est donc maintenant certain que le premier transporteur peut opposer la négligence clause en cas d'avaries survenues pendant les opérations de

¹ Trib. Com. de la Seine, 8 juin 1922. Gaz. du Palais, 3 oct. 1922.

² — — — Marseille, 22 nov. 1920. Jurispr. Marseille 1921. 1. 214.

³ — — — Havre, 25 avril 1921. Rec. Havre, 1921. 1. 245.

² Gaz. Palais, 30 octobre 1923 et encore Cass. Civ. 10 mai 1927. G. P. 6 juillet 1927.

³ Même sens Cour d'Alger 31 octobre 1923. G. P. 21 décembre 1923,

débarquement, de gardiennage et de chargement au port de transit.

Quelle est la limite d'application de ces clauses d'irresponsabilité ? Dérogatoires au droit commun, elles doivent être interprétées restrictivement. Valables et licites lorsqu'elles exonèrent l'armateur des faits qui lui sont étrangers, ces clauses ne sauraient, sous peine de devenir contraires à l'ordre public, lui permettre de s'affranchir des responsabilités de sa propre faute ou de son dol ; elles ne sauraient non plus être pour lui une occasion de profit¹.

Spécialement en matière de clauses exonérant l'armateur du retard au port de transit, les Tribunaux jugent généralement que la négligence clause est applicable au retard habituel ou accidentel, mais ne saurait dégager le transporteur des conséquences d'un retard arbitraire ou fautif².

Nous croyons que le critérium permettant de délimiter la zone d'application de la négligence clause pourrait être le suivant. En signant le connaissement direct l'armateur s'est engagé à transporter lui-même, puis à « soigner » le reste du

¹ Voir jugement du Tribunal de Commerce de Bordeaux du 8 Avril 1927 et du Tribunal de Commerce de Marseille du 31 Mai 1927, tous deux G. P. 1927. 2, 303. Ces deux jugements reprennent la thèse selon laquelle les clauses d'exonération sont contraires à l'ordre public et ne doivent pas être appliquées. La Cour de Cassation s'est déjà prononcée en sens contraire et pour la « *lex contractus* ».

² Marseille 13 oct. 1903. Rev. Intern. de Dr. Mar. XIX. 407. Nantes 19 Mars 1901, Rev. Intern. de Dr. Mar. XVI. 804.

transport de la marchandise. Il peut s'exonérer des responsabilités que la loi met à sa charge ; mais il ne saurait se restituer contre l'obligation personnelle qu'il a prise de soigner le transport. Chaque fois que le dommage est dû à la faute d'un tiers ou d'un proposé sans qu'il y ait à proprement parler faute personnelle de l'entrepreneur de transport, la négligence clause s'appliquera ; mais lorsque le dommage est dû à une faute personnelle de l'armateur ou à une faute tellement lourde de son préposé qu'elle ne puisse s'expliquer que par un mauvais choix ou un manque de surveillance, impossibilité d'invoquer les clauses d'exonération parce qu'elles seraient, en ce cas, illicites ou tout au moins contraires à l'obligation principale du transporteur qui est de donner tous ses soins pour que le transport s'accomplisse correctement.

Ce n'est là qu'un principe sujet à se modeler sur chaque cas particulier d'avaries et chaque rédaction des clauses.

19 Commissionnaire de transport, le premier armateur répond encore, aux termes de l'article 99 du Code de commerce, des transporteurs qu'il s'est substitués. Il est donc responsable, comme le transporteur terrestre, de toutes avaries, perte ou retard survenus pendant toute la durée du voyage.

Les armateurs se dégagent toujours contractuellement, de cette responsabilité. La rédaction la plus employée est celle qui constitue l'article 7 des conditions particulières du connaissance de la C^{ie} Générale Transatlantique : « La réexpédition des co-

lis pour n'importe quel point sera opéré par les soins des agents de la compagnie ou de ses co-transporteurs, aux frais et risques de la marchandise. La responsabilité de la compagnie et celle du Capitaine cesseront au moment de la remise de la marchandise aux entrepreneurs de transport qui lui succéderont, chaque compagnie demeurant responsable uniquement des faits sur son propre parcours. En aucun cas les chargeurs ou destinataires ne pourront avoir de recours contre la compagnie ou le capitaine pour retard résultant du séjour au port de transbordement : »

Cette clause modifie profondément les règles du droit commun ; elle dégage complètement l'armateur de sa responsabilité de l'article 99. Reste à préciser le moment où cesse sa responsabilité de simple transporteur lors de la remise aux entrepreneurs de transports qui lui succéderont.

Il peut y avoir conflit entre cette clause et celle fréquemment employée aux termes de laquelle les responsabilités de l'armateur et du capitaine ne commencent que sur le pont à l'embarquement et cessent sur le pont au débarquement. (article 2 des conditions particulières de la Compagnie Générale Transatlantique) Si les deux transporteurs successifs usent de cet article 2, les marchandises ne sont pas encore prises en charge par le second transporteur quand elle quitte le pont du premier navire et personne ne serait responsable de l'avarie survenue en cours de déchargement. Nous croyons que, ces clauses devant s'interpréter restrictivement, en cas de conflit entre elles le char-

geur doit bénéficier de la plus avantageuse, et qu'il ne suffit pas au premier transporteur de prouver que l'avarie est postérieure au moment où la marchandise quitte le pont de son navire.

Il faut encore qu'il démontre que la marchandise a été prise en charge par le transporteur subséquent.

Conformément à l'article 1315 du Code Civil, c'est au premier transporteur qui se prétend libéré par la remise de la marchandise au transporteur suivant qu'il incombe de faire la preuve du fait matériel de la remise.

20 Le premier transporteur n'a pas accompli toutes ses obligations lorsqu'il a remis la marchandise au transporteur suivant. Il doit en outre donner les instructions nécessaires pour que la marchandise parvienne à destination. Si la perte ou le retard était du à ce que le premier transporteur a remis les marchandises au transporteur suivant sans lui remettre le connaissement indiquant la destination, ou lui donner les instructions nécessaires, il en serait certainement responsable parce qu'il aurait contrevenu à son obligation de soigner le transport.

Un arrêt de la Cour de Paris du 31 octobre 1924 a eu à connaître d'une espèce intéressante.¹ Un chargeur avait remis aux Messageries Maritimes des colis que la Cie Worms prit en charge à Beyrouth au moment du déchargement : Les Messageries avaient déchargé La Cie Worms

¹ Gaz du Palais, 27 nov. 1924.

de toute responsabilité concernant les vols ou bris d'emballage entre le port et la douane de Beyrouth à raison de l'insécurité du port. Les colis avaient été volés entre le port et la douane. Le Tribunal de Commerce de la Seine avait retenu la responsabilité des Messageries Maritimes, nonobstant la clause de leur connaissance les exonérant de toute responsabilité à partir du moment où la marchandise était remise à l'entrepreneur de déchargement, considérant qu'elles avaient fait faute dans l'exercice de leur mandat en exonérant la Compagnie Worms de toute responsabilité en cas de vol, et faisant perdre ainsi au chargeur le recours qu'il aurait pu exercer contre cette Compagnie. La Cour considérant au contraire que l'accord aux termes duquel les Messageries dégageaient la Compagnie Worms de sa responsabilité était *res inter alios acta*, ne pouvait être opposé au chargeur et le priver de son action entre le mandataire substitué, a condamné la Cie Worms à payer le montant des colis volés. Nous croyons que le dispositif de cet arrêt est justifié pour les raisons suivantes. Les Messageries étaient bien mandataires du chargeur, et avaient pouvoir de l'engager, mais dans les limites de leur mandat (art. 1998).

Dans l'espèce nous croyons que les Messageries avaient excédé leur mandat en déchargeant la Compagnie Worms de sa responsabilité, car le transporteur, mandaté pour gérer au mieux les intérêts du chargeur, ne peut déroger aux clauses usuelles des connaissements qu'en cas de nécessité absolue, et les Messageries ne rapportaient pas la

preuve de ce que le déchargement aurait été impossible faute d'accepter la clause d'exonération proposée par la Compagnie Worms. Le chargeur n'était donc pas engagé par cet accord qu'il n'avait ratifié ni expressément ni tacitement (art. 1998 § 2).

Reste à savoir si les Messageries n'auraient pas dû indemniser la Compagnie Worms de la condamnation prononcée contre elle, parce qu'elles auraient fait faute en outrepassant leur mandat. La question nous semble délicate et la Cour ne l'a pas envisagée. Nous croyons toutefois que les Messageries n'étaient pas tenues vis-à-vis de la Compagnie Worms par application de l'article 1997 du Code civil : « Le mandataire qui a donné à la partie avec laquelle il contracte en cette qualité, une suffisante connaissance de ses pouvoirs, n'est tenu d'aucune garantie pour ce qui a été fait au-delà, s'il ne s'y est personnellement soumis ». C'est une question de fait que de savoir si les Messageries avaient donné à la Compagnie Worms une suffisante connaissance de leurs pouvoirs ; mais la Compagnie Worms, cela nous semble résulter des faits, devait savoir que les Messageries n'avaient pas pouvoir d'accepter au nom du chargeur une clause contraire aux conditions habituelles de déchargement. La solution serait la même s'il s'agissait d'un second transporteur ou bien d'un entrepreneur de déchargement.

21

Nous avons dit que la responsabilité du premier transporteur cessait à la remise des marchandises au transporteur suivant, et que pour se dé-

gager le premier devait apporter la preuve de la remise des marchandises au second. Encore faut-il pour qu'il soit entièrement libéré qu'il prouve les avoir remises en bon état.

A cet égard, les présomptions de fait que nous avons indiquées en matière de transports terrestres, s'appliqueront pour les mêmes motifs en matières de transports maritimes, sauf clauses contraires du connaissement.

Pour le retard, la date de la remise au second navire indiquera si le premier transport s'est effectué dans les délais. En cas de perte, déficit de poids, avarie apparente, la prise en charge sans réserve par le second transporteur sera une présomption de ce que ces dommages lui sont imputables. En matière d'avaries intérieures, nous avons vu que la remise au transporteur suivant n'est pas une preuve de ce que les avaries soient postérieures à cette remise. La prise en charge par le second transporteur ne suffit donc pas à libérer le premier navire de son obligation ; il ne s'en libérera qu'en démontrant par les circonstances de fait ou par un reçu « en bon état intérieur et extérieur » du second transporteur, que l'avarie est postérieure à la prise en charge par le commissionnaire de transport substitué.

Le premier transporteur peut encore s'exonérer en prouvant le cas fortuit, le vice de la chose ou le fait du chargeur.

Le chargeur ou le destinataire peut toujours faire la preuve contraire.

22

Le second transporteur est responsable des marchandises dès qu'il les a prises en charge. Supposons qu'il n'établisse pas lui-même un connaissement, au sens que l'usage d'y insérer une série de clauses a donné à ce mot; mais se contente de donner au capitaine du premier navire un reçu constatant le chargé des marchandises en tel état. En recevant les marchandises il adhère au connaissement direct, y devient partie. Il continue le contrat de transport.

Il en résulte que le second transporteur bénéficie des clauses limitatives ou exonératives de responsabilité du connaissement direct. Ces clauses constituent en effet une stipulation pour autrui tacitement acceptée par la prise en charge; elles profitent au transporteur substitué comme elles profitaient au transporteur originaire¹. Pour les mêmes raisons la prise en charge emporte adhésion à toutes les clauses stipulées en faveur du chargeur. Ainsi le second transporteur sera soumis à l'élection de domicile où à l'attribution de compétence stipulée au connaissement².

A l'arrivée, il doit la délivrance au porteur du connaissement direct.

23

Sa responsabilité découle des mêmes principes qu'en matières de transports terrestres, et les recours entre transporteurs successifs se règlent de la même façon.

¹ Tribunal civil du Havre 3 mai 1922. Rec. Havre 1922, 185.

² Cass. Civ. 16 juillet 1912. Rev. Intern. de Dr. Mar. XXVIII, 332,

Là encore la jurisprudence a voulu rendre le dernier transporteur responsable des avaries ou dommages quelque soit le transporteur à qui ils dussent en réalité incomber sauf recours contre le véritable responsable. Elle y est parvenue comme en matière de transports terrestres lorsque le dernier transporteur demande au destinataire paiement du fret afférent à tout le voyage. Certains Tribunaux ont même consacré la responsabilité du dernier transporteur lorsqu'il s'est contenté de prendre les marchandises en charge sans réserve ¹. Cette jurisprudence doit être combattue pour les mêmes raisons qu'en matière de transports terrestres.

24 Mais dans la plupart des cas, le second transporteur ne prend la marchandise en charge qu'aux conditions particulières de son connaissance, et il est établi, au port de transbordement, un second connaissance afférent à la seconde partie du voyage.

Ce fait constitue une manifestation évidente de la volonté du second transporteur de rester étranger à la première partie du voyage. La jurisprudence elle-même a reconnu que, dans ce cas, le second transporteur ne pouvait être rendu responsable des avaries survenues antérieurement à la prise en charge. ²

¹ Havre 1 juillet 1902, *Autran* 18. 333.
Marseille 27 juillet 1911, *Autran* 23. 52.

² Req. 17 août 1888, *Autran* 4. 385.

Le contrat, tel que l'avait déterminé le connaissance direct, n'est-il pas profondément modifié par l'établissement d'un second connaissance au port de transbordement ? Ce nouveau connaissance sera-t-il opposable au chargeur qui y est resté étranger ?

En principe le chargeur n'a pas à subir les conséquences des accords particuliers intervenus entre les transporteurs successifs ; il ne connaît que le premier transporteur qui lui a promis de transporter et faire transporter la marchandise aux conditions du connaissance direct et qui lui doit la stricte exécution du contrat.

Etudions la question de plus près, car elle se révèle complexe.

Au cas où les conditions du second connaissance seraient plus favorables pour le chargeur que celles du connaissance direct, pas de difficulté. Le premier transporteur ne saurait garder pour lui l'indemnité payé par le second, en opposant à l'expéditeur les clauses du connaissance direct exonérant le transporteur de toute responsabilité au cas où se serait produit le fait dommageable ; cela constituerait un enrichissement sans cause. D'ailleurs, mandataire du chargeur il lui doit compte de ce qu'il a touché dans l'exercice de son mandat.

Quid si les conditions du second transporteur sont moins favorables que celles du connaissance direct ?

Il est certain que l'expéditeur a le droit d'exiger l'exécution stricte du transport total aux condi-

tions fixées par le connaissement direct¹. Le premier transporteur n'avait pas le droit d'accepter des clauses y dérogeant. Si on juge qu'en le faisant, il a pourtant engagé le chargeur, il sera personnellement tenu à l'indemniser ; si on juge au contraire qu'il y a *res inter alios acta*, inopposabilité à l'expéditeur, le second transporteur ne pourra arguer de ses clauses, et aura ou non son recours contre le premier navire selon que celui-ci lui aura donné une connaissance suffisante ou insuffisante de ses pouvoirs. Nous revenons aux principes posés lors de la discussion de l'arrêt de la Cour de Paris en date du 31 octobre 1924².

En résumé, ou bien le premier transporteur, qui doit au chargeur le transport aux conditions du connaissement direct l'a engagé en acceptant le second connaissement, il a eu tort et doit l'indemniser ; ou bien le second connaissement est sans valeur parce que passé avec un mandataire qui outrepassa son mandat, et le voyage continue aux conditions du connaissement direct.

Le Tribunal de Commerce de Marseille a jugé³ que nonobstant le connaissement direct, le premier transporteur pouvait essayer d'établir que le chargeur lui avait donné le mandat tacite de faire suivre les marchandises en transbordement, aux conditions des compagnies substituées, tout au moins lorsqu'il s'agit de conditions courantes et

¹ Rouen 4 janvier 1897. — Rev. Intern. de Dr. Marit. XII. 483.

² Voir *supra*.

³ 10 juillet 1901. — Autran 17. 593.

normales. C'est là une question de fait et d'intention. Il nous semble que, le connaissance direct faisant preuve de ce que la marchandise doit être transporté de bout en bout aux conditions qui y sont énoncées, on doit être très prudent en ce qui concerne l'appréciation des preuves contraires que le premier transporteur pourra apporter.

La question se modifie en présence de la clause habituelle des connaissances directs, aux termes de laquelle la responsabilité du premier transporteur cesse à la transmission des marchandises au transporteur suivant. Cette clause n'a-t-elle pas pour effet de décharger le premier transporteur des conséquences d'un connaissance plus léonin que le connaissance direct, et afférant à la seconde partie du transport ?

Pour l'admettre la jurisprudence semble exiger « que lors du transbordement le capitaine du premier navire fasse établir par le transporteur substitué un connaissance au nom des expéditeurs, et le leur transmette, les mettant ainsi en mesure d'obtenir la délivrance des marchandises à l'arrivée. Si au contraire le premier transporteur fait établir le connaissance à son nom, il reste seul partie à ce contrat. Seul il peut obtenir la délivrance des marchandises pour les remettre ensuite aux réclamateurs contre remise du connaissance direct accompli. Dans ces conditions le premier transporteur, malgré la clause sus-visée est censé avoir renoncé à celle-ci et demeure garant du fait des transporteurs substitués » ¹

¹ Georges Marais. — Le Havre 23 janvier 1912, Autran 28. 198.

Cette jurisprudence semble inspirée par l'idée que les marchandises ne peuvent être délivrées qu'au titulaire, ou tout au moins, au porteur du second connaissement. Nous croyons cette idée inexacte, et que le capitaine du second navire doit remettre la marchandise au porteur du connaissement direct, ne fut-il pas porteur du connaissement créé au port de transbordement. ¹ En effet le second capitaine a reçu des marchandises déchargées du premier navire; quand bien même le second connaissement ne porterait pas la mention «provenant du S/s X, pour le compte de Y selon connaissement Z» il a su que les marchandises n'appartenaient pas au capitaine, mais que celui-ci les chargeait à son bord pour le compte de qui de droit. Il doit donc les délivrer au porteur du connaissement direct pourvu que son identité ne soit pas contestée.

Aussi nous croyons que le premier transporteur reste tenu des conséquences des clauses du second connaissement, quelque soit la façon dont il ait été établi, différentes de celles du connaissement direct, le connaissement direct contiendrait-il la clause l'exonérant de toute responsabilité au moment de la prise en charge par le transporteur substitué. En effet cette clause ne le décharge que de la responsabilité des faits des commissionnaires de transport qu'il se substitue (art. 99). Elle ne le décharge pas de son propre fait.

Or le premier transporteur avait l'obligation de

¹ Rouen, 4 janvier 1897. Rev. Intern. de Droit Maritime. XII. 483.

soigner le transport. Il a fait faute en acceptant un connaissement renfermant des conditions plus onéreuses que celles du connaissement direct. Il doit donc en supporter les conséquences.

La distinction proposée par la jurisprudence au cas où le premier transporteur a envoyé au chargeur le second connaissement, présente cependant un intérêt. Tant que le connaissement établi au port de transbordement est étranger au chargeur, il ne contrevient pas à l'unité du transport par connaissement direct, ne lui est pas opposable, n'intéresse que les transporteurs successifs entre lesquels il fait preuve et dont il pourra modifier les recours et responsabilités.

Mais si le second connaissement parvient entre les mains du chargeur, les juges du fait pourront décider qu'il l'a accepté expressément ou tacitement. Selon la jurisprudence habituelle, l'acceptation tacite résultera de l'absence de protestations à réception ou de l'usage qu'il en aura fait pour obtenir la délivrance des marchandises au port de débarquement. Dans ce cas il n'y a plus unité de transport; depuis la signature du connaissement direct il s'est produit un fait nouveau; en acceptant le second connaissement, le chargeur a renoncé aux clauses du connaissement direct et a consenti à ce que la seconde partie du voyage soit effectuée aux conditions du connaissement établi au port de transbordement. Il est lié par son acceptation.

Nous croyons donc que la clause déchargeant le premier transporteur de toute responsabilité au moment de la remise de la marchandise au trans-

porteur suivant ne suffit pas à l'exonérer des conséquences dommageables que pourrait avoir pour le chargeur l'acceptation de clauses différentes de celles du connaissance direct, et régissant la seconde partie du transport.

Aussi les compagnies de transport prennent-elles généralement le soin, dans leurs formules de connaissance direct, de soumettre le chargeur pour chaque partie du parcours aux conditions du connaissance de chaque transporteur successif. La clause est rédigée de la façon suivante dans les connaissances de la Transatlantique : « Les transports faits sur connaissance direct seront soumis à toutes les clauses et conditions des récépissés ou connaissances habituellement en usage pour chacun des transporteurs par l'intermédiaire de qui les marchandises auront à passer pour atteindre leur destination »¹, et pour éviter toute ambiguïté la Compagnie Transatlantique prend soin d'ajouter : « La responsabilité de chaque transporteur étant limitée à son propre parcours, toute réclamation que le propriétaire d'une marchandise transportée sur connaissance direct, aura à formuler pour perte, avarie, retard ou dommage quelconque, ne pourra être poursuivie, uniquement, que contre le transporteur en possession de qui la marchandise se trouvait, quand l'événement sur lequel la réclamation est basée, se sera produit ».

¹ Il n'est guère possible de contester la validité de cette clause. La jurisprudence l'a consacrée : Marseille 8 juillet 1901 et 10 juillet 1901; Rev. Intern. de Dr. Marit. XVII 590 et 593.

La question est réglée, mais le connaissance direct a perdu la plupart de ses avantages.

25

Comme en ce qui concerne l'article 105 en matière de transports terrestres, la fin de non recevoir de l'article 435 n'est pas applicable entre transporteurs successifs par mer. La notion d'unité du transport veut que cette fin de non recevoir ne puisse jouer qu'à la terminaison du voyage, et profite à tous les transporteurs.

Les actions en délivrance de la marchandise ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard sont, aux termes de l'article 433, prescrits un an après l'arrivée du navire. Mais cet article n'indique pas le délai dans lequel doivent être intentées les actions récursoires. C'est une lacune de la législation. Le particularisme du droit maritime ne permet pas d'appliquer la solution de l'article 108 qui, en matière de transports terrestres donne un mois au garanti, à dater de l'action principale, pour intenter son recours.

Il nous faut donc nous en référer aux principes généraux.

L'article 433 édicte une véritable prescription et non une fin de non recevoir ; sa place, au titre treizième du code de commerce intitulé « des prescriptions » alors que le titre quatorzième intitulé « des fins de non recevoir » comprend les articles 435 et 436, en est une preuve suffisante.

Le droit civil reconnaît que la prescription ne court point contre celui qui est dans l'impossibilité absolue d'agir, ni à l'égard d'une action en

garantie, jusqu'à ce que l'éviction ait lieu. Transportant ces principes en notre matière, nous croyons que la prescription ne court contre le garanti que du jour où il a été interpellé par le demandeur principal, et qu'il a, de ce jour, un an pour exercer son recours¹.

Cette solution est évidemment fâcheuse, parce que contraire à la rapidité nécessaire en matière maritime. Mais elle est la seule qui nous semble acceptable en l'état des textes.

26

Les transports successifs par connaissance direct posent une question intéressante en cas d'abandon de fret. On sait que l'article 216 permet à l'armateur de s'affranchir de sa responsabilité à raison des faits du capitaine en abandonnant le navire et le fret. Mais le connaissance direct ne stipule qu'un seul fret pour les différents transports. L'armateur devra-t-il faire abandon du fret total ou seulement de la partie de fret correspondant à la partie du transport qu'il devait assurer ?

On pourrait être tenté d'arguer de l'unité du contrat de transport et de décider qu'en toute hypothèse l'armateur doit faire abandon de la totalité du fret stipulé au connaissance direct. Mais deux objections s'imposent :

L'armateur ne doit abandonner le fret que parce qu'il constitue un accessoire du navire, et

¹ Dans ce sens Cass. Ch. Civ. 7 juin 1858 en matière de transport terrestre avant la nouvelle rédaction de l'art. 108. Contra quelques auteurs et Cass. 15 novembre 1872, S. 1872. 1. 401.

fait partie comme lui de sa fortune de mer. Cela est si vrai que ce n'est pas le fret afférent au voyage au cours duquel s'est produit le dommage motivant l'abandon qui doit être abandonné, mais le fret du dernier voyage, c'est-à-dire celui précédant immédiatement l'abandon¹; cela se justifie facilement : les frets afférents aux voyages antérieurs ont perdu toute individualité, ils ont pu servir à payer des frais maritimes ou rentrer dans le patrimoine terrestre de l'armateur, ils ne sont plus un accessoire du navire et ne font plus partie de sa fortune de mer. Or le fret n'est dû qu'autant qu'il fait partie du patrimoine maritime de l'armateur.

De plus le principe de l'unité de transport n'intéresse que les transporteurs successifs, l'expéditeur et le destinataire. Lorsque l'abandon a lieu au profit d'un tiers, le propriétaire d'un navire abordé, par exemple, celui-ci ne peut se prévaloir de ce qu'il a plu aux intéressés de grouper en un seul prix les frets afférents aux transports successifs.

Quelle que soit la personne en faveur de qui a lieu l'abandon, chargeur ou tiers, elle ne peut donc se prévaloir de ce que le connaissement n'a stipulé qu'un fret pour le parcours total.

Appliquons ces principes : soit une marchandise voyageant sur connaissement direct de Saint-Nazaire à Casablanca avec transbordement à Bordeaux.

Si le premier transporteur fait abandon, il ne devra que le fret entré dans son patrimoine mari-

¹ Req. 14 janvier 1901. — D. P. 1901. 1. 125.

time, c'est-à-dire la différence entre le fret porté au connaissement direct et celui qu'il a payé au second transporteur. Il devrait cependant le fret total si le voyage avait été interrompu à Bordeaux et si le fret était stipulé payable à tout évènement parce qu'il aurait encaissé la partie du fret relative au second transport qui serait entrée dans son patrimoine maritime.

Si l'abandon est fait par le second transporteur, la solution est plus évidente encore. Il n'a touché que le fret afférent au parcours Bordeaux-Casablanca. Il ne saurait donc être tenu d'abandonner davantage. Même si le second transporteur se chargeait d'encaisser le fret total à destination, il ne le ferait qu'en qualité de mandataire du premier transporteur et pour le lui remettre. La solution serait donc la même.

Cependant un arrêt de la Cour de Rouen ¹ a condamné un armateur à abandonner le fret total porté au connaissement direct, le contraignant ainsi à abandonner un fret qu'il n'avait jamais encaissé et qui avait été gagné par un autre transporteur. Pour exécuter l'arrêt, l'armateur a dû prélever sur sa fortune de terre le montant du fret qu'il n'avait pas encaissé. Cet arrêt nous semble donc contraire au principe posé par l'article 216 qui limite la responsabilité de l'armateur à sa fortune de mer ².

¹ 3 juillet 1913. — Gaz. des Tribunaux 5 décembre 1913.

² Pour la critique de cet arrêt nous ne saurions mieux faire que de renvoyer à l'étude de M. Marais p. 24 et suivantes.

Les principes que nous avons posés devraient également s'appliquer pour la répartition des pertes et dommages en cas de jet (art. 417 du C. de Com.) et en cas d'avaries communes (art. 401).

27

Le connaissance direct, tel qu'il résulte des principes, présente pour les intéressés de gros avantages.

L'expéditeur n'a affaire qu'à une seule personne, le premier transporteur, qu'il connaît, en qui il a confiance, qui garantit la bonne exécution de tout le parcours, et le décharge de la nécessité de se mettre en rapport avec des commissionnaires de transit. Le transport est exécuté aux conditions d'un seul connaissance dont il a pu, à tête reposée, discuter les clauses, et qui s'imposera aux différents transporteurs successifs. Le prix du transport total est fixé avant le départ et ne comporte aucun aléa. Un seul document, le connaissance direct, permet toutes les opérations sur les marchandises ; et en cas de vente C. A. F., par exemple, le vendeur est déchargé dès que le capitaine lui a remis le connaissance sans avoir à s'inquiéter des différents avatars que subiront les marchandises en cours de route ou au port de transbordement. Les marchandises voyageant de bout en bout aux mêmes conditions, il est facile de les assurer pour tous les risques que ne couvre pas l'armateur. Enfin, si quelque avarie survient, l'expéditeur plaidera chez lui, contre le premier transporteur dont il a par avance pesé la solvabilité, avec cette facilité que donnent, de vieilles re-

lations commerciales entre chargeur et armateur pour arriver à une honnête transaction.

Ainsi compris, le connaissement direct n'a plus guère qu'une existence théorique. Fils d'une vieille législation, il n'est plus en usage que parmi ceux qui naviguent encore comme autrefois. Seuls ou à peu près, quelques vieux patrons au cabotage, bourlinguant le long des côtes à l'ombre de leurs voiles rouges ou noires, accepteront aux conditions du code de commerce, une marchandise qu'un camarade, au prochain port, prendra en charge pour la faire parvenir à destination.

Mais les habitudes modernes, la transformation du commerce maritime, la concurrence qui pousse l'armement à abaisser autant que possible le prix des frets, ont créé toute une « législation conventionnelle » qui déroge profondément au code et enlève au connaissement direct la plupart de ses qualités. En présence des clauses de limitation et d'exonération de responsabilité, il ne reste plus guère à l'actif du connaissement direct que l'unité de prix, l'unité de document qui permet les opérations sur marchandises embarquées, et l'opposabilité à tous les transporteurs de l'expertise de l'article 106 ou des réserves prises à l'arrivée.

28

Les intéressés sont soumis aux conditions successives des divers transporteurs qu'ils acceptent les yeux fermés, sans pouvoir les discuter, ni même parfois les connaître.

Ils ont perdu leur meilleure arme, l'action contre le premier transporteur ; ils doivent pour

trionpher rechercher dans la série des connaissances plus ou moins lisibles, tout au long du voyage, le fait générateur de responsabilité, tandis que les transporteurs successifs, cédant chacun sa propre faute, les renvoient de porte en porte en se lavant les mains.

Enfin pour peu que chaque transporteur ait inséré une clause de compétence valable même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs, et il ne s'en fait pas faute, le malheureux chargeur sera tenu de plaider aux quatre coins du monde, avant même de s'être rendu compte si son procès est bon.

Ainsi, le connaissance direct tend à rentrer dans la catégorie des contrats aléatoires !

Il n'est possible qu'en considération des personnes qui participent à son exécution. Aussi n'est-il guère employé que sur des lignes régulières et entre grandes compagnies ayant passé entre elles des contrats de réexpédition. Ces accords parviennent souvent à unifier les divers connaissances ; en tout cas, le chargeur peut en avoir connaissance. L'honorabilité et la solvabilité des transporteurs sont, jusqu'à un certain point, une garantie de ce que les difficultés seront réglées correctement. Les compagnies offrent aux chargeurs, l'usage de leurs polices flottantes, qui les couvrent des risques exclus par le connaissance.

La Compagnie Transatlantique a ainsi des accords avec la Compagnie Canadienne Transatlantique limitée, la Pacific Steam Navigation Cy, la Compagnie Sud Americana de Vaporés, etc., aux

termes desquels les marchandises voyagent sur connaissance direct, sans que ce mode de transport donne lieu à plus de difficultés que les transports habituels.

Nous verrons que la solution des difficultés nées du connaissance direct semble devoir être recherchée par un rôle plus actif des assureurs et dans une meilleure utilisation des services qu'ils peuvent rendre.

TROISIÈME PARTIE

Transports mixtes et connaissance direct en matière de transports successifs par terre et par mer.

29 Nous avons jusqu'à présent étudié les transports successifs, soit maritimes, soit terrestres. Souvent, une marchandise devra, pour parvenir à destination être transportée successivement par mer, puis par terre ou inversement. C'est le cas sur le trajet Paris-Londres ou Alger, et plus généralement sur tout trajet d'une ville de l'intérieur à un pays d'outre-mer.

La complication des opérations de transport a toujours grevé le commerce. Les Turcs prélevaient de lourdes dîmes sur le trajet terrestre Mer Rouge-Méditerranée, subi par les précieuses épices que les Venitiens importaient des Indes. La sérénissime république se plaignait amèrement de voir les sujets du sultan, et le sultan lui-même joindre au mépris pour l'infidèle un sens commercial si développé. Ces transports successifs faisaient pourtant vivre les citoyens de Saint-Marc. Ils furent ruinés quand la découverte de la route du

Cap de Bonne Espérance permet aux navires espagnols d'aller directement jusqu'aux Indes.

30

Aujourd'hui comme hier, les transports successifs par terre et par mer grèvent lourdement la marchandise. Le commissionnaire de transit a remplacé le turc.

En effet dans la plupart des cas, le commerçant est obligé d'avoir recours à ce coûteux intermédiaire. Il faut que quelqu'un à l'issue du transport terrestre, reçoive les marchandises, les prenne à la gare, les dédouane, trouve un armateur, charroie jusqu'à quai, embarque, signe le connaissement. Lorsque l'expéditeur n'a pas une agence au port d'embarquement, il s'adresse à un commissionnaire qui se charge de ces diverses opérations.

Il n'y a aucun lien entre le transport terrestre et le transport maritime, chacun d'eux suit les règles qui lui sont propres et la responsabilité de chaque agent est limitée au trajet qu'il a assuré. Le commissionnaire de transit réceptionne la marchandise à l'issue du premier transport. Fins de non recevoir et prescriptions s'appliquent comme si le transport était terminé au point de transit. Ce mode d'opérer ne présente rien de particulier en ce qui concerne les obligations des transporteurs.

Mais le commissionnaire de transit est un personnage nouveau.

Mandataire de l'expéditeur, il doit accomplir fidèlement la mission qui lui a été confiée, et rendre compte. Il est responsable de sa faute. Parfois il sera délicat de dire s'il a ou non fait faute. En

l'absence d'ordres précis, le transitaire doit assurer la réception et la réexpédition aux clauses et prix habituels pour les marchandises dont il s'agit. Ainsi il a pu être jugé pendant la guerre, qu'en l'absence d'ordre de l'expéditeur le transitaire n'avait pas l'obligation d'assurer la marchandise contre les risques de guerre. A cet égard, le rôle du transitaire est analogue à celui du vendeur C. A. F. qui doit soigner le transport de la marchandise vendue. Sa responsabilité découle des mêmes principes et s'analyse de la même façon.

Le commissionnaire de transit a droit à une rémunération qui est fixée par la convention ou l'usage. Il a le privilège de l'article 95 du code de commerce pour ses frais et dus.

Ce privilège ne joue que sur les marchandises qu'il détient, et pour les frais qui y sont afférents. Le transitaire serait irrecevable à retenir les marchandises en garantie de frais occasionnés par l'expédition d'autres marchandises ¹.

L'intervention du commissionnaire de transit enlève toute originalité au transport. Il n'y a pas d'unité de transport, mais une série de contrats limités chacun à un trajet terrestre ou maritime. Cette solution des transports mixtes ne pose aucune question de droit nouvelle.

Du point de vue commercial, elle n'est pas sans inconvénient.

La complication des opérations, l'intervention de nouveaux intermédiaires, rendent le transport

¹ Req. 1^{er} juillet 1924 G. P. 10 octobre 1924 et la note.

plus onéreux. En même temps, les aléas augmentent. Les marchandises sont le plus souvent assurées par les Compagnies de navigation elles-mêmes, aux conditions de leurs polices flottantes. Il y aura autant d'assurances que de transports successifs; les polices successives ne concorderont peut-être pas exactement, et il se pourra que les marchandises restent non couvertes pendant une opération de transport ou de déchargement. Enfin les parties n'ont pas le bénéfice du contrat unique. Plus d'opération sur marchandise, plus de crédit documentaire, plus de vente C. A. F. La fraude elle-même est facilitée. Il n'y a pas de connaissance direct, par suite, pas de certitude que les marchandises aient bien été expédiées du lieu de provenance; le titre de transport ne fait pas la preuve de l'origine, considération particulièrement sensible en matière de vins de crus.

31

Aussi pour assurer aux transports successifs mixtes les mêmes avantages nés du connaissance direct en matière de transports successifs par mer, a-t-on songé à faire voyager une marchandise par fer et par mer selon un unique contrat énoncé en un titre unique.

La solution est tentante. Est-elle pratique? Il faut bien reconnaître que, jusqu'à présent, elle n'a que rarement été réalisée d'une façon satisfaisante, parce qu'elle suppose aplanies des difficultés de fait et de droit.

Nous verrons, dans un prochain chapitre, quels types de contrat ont tenté de satisfaire pra-

tiquement à ce désir d'unité de transport. Pour le moment, construisons, comme disent les géomètres, un connaissance direct idéal, et étudions les quelques questions de droit qu'un tel contrat nous propose.

Soit une compagnie de chemin de fer, prenant en charge une marchandise à destination d'outre-mer. Le chef de gare (idéal) convient avec l'expéditeur d'un prix global et lui remet un papier constatant qu'il a reçu des marchandises pour les transporter à telle destination, et pour tel prix.

Ce papier constitue le titre probatoire d'un contrat unique régissant à la fois le transport terrestre et le transport maritime.

32 Quelle forme aura-t-il ? Peut-il, comme un connaissance être à volonté, à personne dénommée, au porteur ou à ordre ?

L'article 102 du Code de Commerce indique les énonciations que doit contenir la lettre de voiture. Parmi celles-ci figure « le nom de celui à qui la marchandise est adressée ». D'aucuns en ont conclu que la lettre de voiture ne peut pas être au porteur ou à ordre ¹.

Nous croyons que c'est une erreur.

En effet aucune des dispositions de l'article 102 n'est prescrite à peine de nullité. Certaines sont presque complètement inusitées ; bien peu de gens peuvent se flatter d'avoir eu entre les mains

¹ Dans ce sens un rapport en date du 18 janvier 1921, du Comité Central des Armateurs de France, destiné à la commission interministérielle des modifications à apporter à la convention de Berne,

une lettre de voiture énonçant « l'indemnité due pour cause de retard ». La jurisprudence reconnaît que « tout écrit doit être qualifié de lettre de voiture dès lors qu'il renferme les énonciations propres à établir les engagements respectifs des parties... bien qu'il ne contienne pas toutes les mentions prescrites par l'article 102 » (Cass. 2 mai 1854. D. 54.1.253). Il suffit donc que la lettre de voiture contienne les énonciations indispensables au contrat de transport. Le nom du destinataire constitue-t-il une de ces énonciations substantielles ? Evidemment non, et la preuve en est qu'on s'en passe fort bien en matière de transport par mer. La doctrine et la jurisprudence l'ont reconnu (Dalloz. Jurispr. Générale. V^o Commissionnaire 315-324-325 et Effets de commerce 372). Une note de M. Sarrut au bas d'un arrêt de la Chambre civile en date du 24 mai 1897 (D. 1898.1.24) décide qu'un destinataire a action contre une compagnie de chemin de fer dès lors qu'il est en possession de la lettre de voiture ou du récépissé, à la suite d'un endossement ou d'une tradition mensuelle.

La lettre de voiture peut donc être à ordre ou au porteur ¹.

Mais dans la pratique, les transporteurs terrestres sont des compagnies de chemin de fer, et

¹ Voir la thèse de M. Dithurbide. Du connaissance, 1892. — La Cour de Lyon a même jugé (10 janvier 1826. Jur. Mars. 7. 2. 154) qu'une lettre de voiture peut être transmise par voie d'endossement quoiqu'elle ne soit pas à ordre. Mais cette opinion ne nous semble pas à l'abri de toute critique.

elles délivrent non des lettres de voiture, mais de simples récépissés. La note précitée de M. Sarrut, semble établir que le récépissé pourrait être lui-même à ordre ou au porteur. En tout cas si l'article 10 de la loi du 13 mai 1863 indique que le récépissé doit énoncer le nom et l'adresse du destinataire, cet article, ainsi que le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, réserve à l'expéditeur le droit d'exiger une lettre de voiture.

Il n'y a donc aucune raison, hors les forces obscures et puissantes de l'habitude, pour que le titre de transport origine ne soit au porteur ou à ordre ¹.

Notre chef de gare idéal a donc remis à l'expéditeur un titre (qui peut être au porteur ou à ordre) régissant à la fois le transport maritime et le transport terrestre.

On peut tout d'abord se demander si c'est là un véritable connaissement.

Par définition, le connaissement est un titre qui fait preuve du chargé sur le navire. Il est bien évident, que notre papier ne peut pas faire preuve du chargé sur le navire puisqu'il se borne à constater la remise au transporteur terrestre lequel ne transmettra que plus tard au transporteur maritime.

Notre papier n'est donc pas à proprement parler un connaissement; il ne peut pas faire foi du

¹ La question de savoir si la lettre de voiture peut être au porteur ou à ordre peut se poser en matière de transports internationaux par chemin de fer à raison du texte de la convention de Berne,

chargé vis-à-vis du capitaine ni de l'assureur maritime¹.

Peut-on, au moins le considérer comme un connaissement irrégulier ?² Notre papier n'est pas signé par le capitaine, ni par aucun des agents de l'armateur. Il ne peut même pas être considéré comme un « connaissement pour charger » (*shipped bill of lading*)³; il n'engage pas le transporteur maritime⁴.

33

Lorsque le transporteur terrestre chargera à bord du navire, le capitaine lui délivrera un connaissement régulier. A ce moment, l'expéditeur

¹ Il est sans intérêt que notre titre fasse ou non foi du chargé vis-à-vis de l'assureur maritime. Le connaissement direct n'est pratiquement intéressant que s'il est assorti d'une assurance unique, couvrant à la fois les risques terrestres et maritimes. La prise en responsabilité par l'assureur s'effectuera au moment de la remise au transporteur terrestre. C'est une question de rédaction de la police.

² La question de savoir quel est la valeur, comme connaissement, du reçu constatant la prise en charge par le premier transporteur ne se pose évidemment pas si le premier trajet est maritime.

³ Sur le connaissement reçu pour embarquement voir la forte intéressante étude de MM. Lesueur et Lutendu. *Revue de Droit Maritime Comparé* VIII.

⁴ Nous avons supposé un idéal transport sur titre unique dans lequel les transporteurs successifs n'ont en dehors du cas envisagé, aucune relation contractuelle. Les transports successifs supposent, pratiquement, une entente préalable, une série de traités de réexpédition entre les divers transporteurs successifs. On peut alors se demander si en recevant les marchandises le transporteur terrestre n'est pas dans une certaine limite l'agent du transporteur maritime qui assurera le trajet suivant. La solution dépendra des termes du contrat intervenu entre eux.

aura déjà envoyé les documents au destinataire, ou aura fait des opérations sur marchandises. Pratiquement, ce connaissement régulier n'arrivera que tardivement entre les mains du réclamateur. Pourrait-il se faire délivrer les marchandises sur le seul vu du reçu ou lettre de voiture délivré par le premier transporteur ?

Certainement. Le code de commerce n'impose pas au capitaine d'exiger la production du connaissement pour délivrer. Ou bien le récépissé délivré par le transporteur terrestre était à personne dénommée ; ce transporteur aura pris soin, en chargeant à bord, de faire porter le nom du destinataire sur le connaissement régulier, et celui-ci se fera délivrer la marchandise sur justification de son identité et production du récépissé initial¹. Ou bien le récépissé était à ordre ou au porteur. Dira-t-on que le capitaine ne délivrera qu'au porteur de connaissement régulier, lequel, nous l'avons dit, ne peut guère être entre les mains du porteur des documents ? Nous croyons que le capitaine peut et doit délivrer au porteur du récépissé.

Il est vrai que, selon la formule habituelle, le capitaine doit délivrer au porteur du connaissement. Mais cet axiome vise le cas de transport simple, et l'on conçoit que pour mettre sa responsabilité à l'abri, le capitaine exige la production du connaissement, puisque, des endossements succes-

¹ Le capitaine ne commettrait aucune faute en délivrant une marchandise voyageant sur connaissement à personne dénommée, sans que le destinataire lui produise un connaissement, ou même le récépissé donné par le premier transporteur terrestre. Le capitaine n'a qu'une obligation : vérifier l'identité du réclamateur.

sifs de ce document ont pu, en cours de voyage, transférer la propriété des marchandises à des tiers inconnus. Mais dans notre espèce, le capitaine sait qu'il n'est que le second transporteur, que le chargeur auquel il a remis le connaissement régulier était un transporteur terrestre agissant en qualité de commissionnaire dans l'intérêt d'un expéditeur et d'un destinataire porteur du récépissé. Lorsque le porteur des documents lui présente le récépissé régulièrement endossé, récépissé qui, évidemment, porte toutes les marques et indications de poids, emballage, etc., capables de permettre l'identification de la marchandise, le capitaine doit délivrer puisqu'il ne peut avoir de doute sur le droit de propriété du porteur des documents.

Imaginons maintenant qu'il se produise des avaries en cours de transport, comment s'appréciera la responsabilité des divers transporteurs, comment s'appliqueront les clauses d'irresponsabilité, quelles fins de non recevoir et prescriptions seront opposables, autant de questions que nous allons étudier.

34

L'art. 103 du Code de Commerce, interdit au voiturier de s'exonérer de ses fautes ; mais cet article ne s'applique pas au commissionnaire de transport qui peut valablement s'exonérer des fautes des transporteurs successifs auxquels il confiera la marchandise ¹. Nous savons d'autre part que les clauses

¹ Paris 19 mars 1907. D. P. 1909. 2. 350 et Paris 18 juillet 1923. G. P. 13 octobre 1923.

d'exonération de responsabilité sont valables et largement utilisées en matière de transport maritime.

Soit un commissionnaire, s'exonérant de toute responsabilité pour avarie, prenant charge à Paris, d'un colis à destination d'Alger. Il survient des avaries. Il n'est pas douteux que le commissionnaire est couvert par sa clause.

Mais l'expéditeur reste-t-il sans recours contre le transporteur terrestre (P. L. M.) et contre le transporteur maritime (Transatlantique) qui, nous le supposons, n'est pas exonéré de cette avarie par son connaissance ? Non. C'est comme mandataire de l'expéditeur et dans son intérêt que le commissionnaire a traité avec le P. L. M. et la C^{ie} Transatlantique. L'expéditeur et le destinataire ont action contre ces deux transporteurs dans les mêmes conditions que le commissionnaire lui-même, s'il était le véritable expéditeur. Et l'on ne saurait prétendre que la clause d'exonération stipulée par le commissionnaire de transport protège le transporteur lui-même, parce que toute clause dérogatoire au droit commun devant s'interpréter restrictivement, il faut comprendre que seul le commissionnaire a entendu être dégagé.

Imaginons le transport inverse, la C. G. T. jouant le rôle de transporteur maritime pour le trajet Alger-Marseille et de commissionnaire de transport pour le trajet Marseille-Paris. Sa responsabilité pour le transport maritime découle de son connaissance. En ce qui concerne les opérations de transit effectuées à Marseille, il faudra, croyons-

nous, appliquant par analogie la jurisprudence de la Cour de Cassation¹, dire que les clauses d'exonération sont applicables jusqu'à la remise de la marchandise au transporteur terrestre. Mais pour le transport terrestre ? Il est bien évident que le P. L. M. ne peut arguer des clauses du connaissement, et que le transporté aura, comme ci-dessus son action contre lui. Quant à la C. G. T., considérée comme commissionnaire de transport pour le transport terrestre, la question peut se poser de savoir si les clauses d'exonération sont applicables. C'est une simple question de fait. Généralement le contrat passé entre l'expéditeur et le transporteur maritime se sera expliqué sur la responsabilité de l'armateur en ce qui concerne le transport terrestre. Si l'armateur s'est borné à prendre charge de la marchandise d'Alger à Paris « aux conditions habituelles de son connaissement », nous ne croyons pas que les clauses d'exonération habituelles puissent le couvrir de sa responsabilité de commissionnaire pour le transport terrestre. En effet, les clauses d'exonération doivent s'interpréter restrictivement, et ce serait les étendre que les appliquer à l'armateur pris en sa qualité de commissionnaire, et pour le transport terrestre, alors que leur rédaction vise en principe les risques maritimes.

Mais, nous le répétons, c'est une question de fait, et d'interprétation de volonté².

¹ Ch. Civile 25 juillet 1923. — G. P. 30 octobre 1923.

² Cass. Req. 4 mai 1909. — D. P. 1910. 1. 239.

35

Sous réserve des principes qui viennent d'être exposés, la responsabilité des différents agents s'apprécie comme en matière de transports successifs par mer ou par terre. Les transporteurs successifs sont responsables du trajet qu'ils ont assuré, aux conditions de leurs contrats, et avec application des règles afférentes aux transports en port dû, aux avaries apparentes ou non, etc, etc.

Le commissionnaire de transport ou transporteur originaire est responsable de l'intégralité du transport. Mais là encore se pose, avant tout, une question de fait et d'interprétation de volonté.

La Cour de Cassation a pu juger que « le transporteur par mer qui a proposé à un expéditeur une série de prix à forfait comprenant non seulement le fret, mais encore le coût du transport par terre et le camionnage de la gare à quai doit être considéré comme ayant traité en qualité de commissionnaire pour le transport des marchandises jusqu'à leur destination extrême. A ce titre il assume toute responsabilité à raison d'un retard dans l'arrivée desdites marchandises ; et il n'y a pas lieu à cet égard de distinguer entre la partie terrestre et la partie maritime du trajet » ¹ et la Cour de Lyon que « lorsqu'un expéditeur a demandé à un commissionnaire de transports d'expédier ses colis par groupage G. V. tarif spécial, c'est-à-dire le plus réduit, lequel n'est autre que le tarif G. V. 100 à destination des ports algériens, et que, d'après la convention dudit tarif et moyennant un

¹ Cass. Req. 26 février 1906. D. P. 1907.1.206.

prix forfaitaire, la Compagnie P. L. M. se charge elle-même du transport maritime, c'est à bon droit que le commissionnaire de transport oppose à son client la responsabilité réduite résultant du connaissance des compagnies maritimes dont le mode de transport comporte nécessairement l'utilisation ¹ ».

Dans le premier cas, rien n'établissait que le premier transporteur ait limité sa responsabilité. Les juges de la 2^e espèce ont vu dans les faits de la cause la preuve de ce que l'expéditeur avait accepté que le commissionnaire s'exonère pour le transport maritime dans les mêmes conditions que le transporteur maritime lui-même. Pour déterminer la responsabilité du commissionnaire, il faudra tenir compte du contrat d'abord, mais aussi, pour l'interpréter, des usages et du prix. Comme le commissionnaire du croire assure la solvabilité de la contre partie, le commissionnaire de transport dont la responsabilité est intégrale assure l'expéditeur contre les risques provenant des clauses d'exonération des connaissements sous lesquels voyagent la marchandise. On reconnaît en l'absence d'autres éléments, le commissionnaire du croire, à ce que sa commission est double de celle d'usage. Les juges du fait trouveront dans le montant du courtage que le commissionnaire de transport s'est réservé en plus des prix des transports un élément intéressant pour dire si les parties ont entendu conserver au commissionnaire sa

¹ Lyon 1^{er} décembre 1923. G. P. 13 octobre 1923.

responsabilité entière ou le décharger dans les limites où les transporteurs successifs s'exonèrent eux-mêmes¹.

36

En matière de transports terrestres, « les actions pour avaries, pertes ou retards auxquels peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an » (article 108 C. Com.). En outre l'article 105 édicte une fin de non recevoir dans les termes suivants : « La réception des objets transportés et le paiement du prix éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée ».

En matière de transports maritimes, la prescription de l'action en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans le transport, est acquise un an après l'arrivée du navire (art. 433). Sont non recevables toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise si elle a été reçue sans protestation. La protestation doit être faite et si-

¹ La Cour de Cassation, chambre des requêtes, a jugé le 8 janvier 1906 (D. P. 1906.5.59) que si en principe le commissionnaire de transport est garant des avaries pendant tout le transport, il peut s'exonérer de cette responsabilité, et cette stipulation peut résulter de ce qu'il a communiqué à l'expéditeur les clauses d'exonération du connaissement et que l'expéditeur n'a pas protesté contre ces clauses et s'est assuré conformément à ces clauses d'exonération.

gnifiée dans les 24 heures et doit être dans le mois suivie d'une demande en justice (art. 435 C. Com.).

Ces deux fins de non recevoir sont légitimées par cette présomption de fait que les marchandises sont arrivées en bon état puisqu'elles ont été réceptionnées sans protestation. Mais elles sont subordonnées à des conditions différentes selon qu'il s'agit de transports par terre ou par mer.

En matière de transports successifs mixtes laquelle de ces fins de non recevoir et de ces prescriptions sera applicable? Certains auteurs posent la question sous la forme suivante : quelle législation faut-il appliquer aux transports successifs mixtes, législation terrestre ou législation maritime, comme s'il existait un véritable conflit de lois.

MM. Lyon Caen et Renaud ¹ enseignent que la loi à appliquer se détermine d'après la partie du transport (terrestre ou maritime) sur laquelle se serait produite l'avarie, et qu'il appartient au défendeur, invoquant la fin de non recevoir, d'établir l'époque de l'avarie.

Cette solution ne se justifie par aucun argument de texte. Elle a l'inconvénient d'enlever toute utilité à la fin de non recevoir dont le but est précisément d'éviter au transporteur toute recherche quand à la clause ou à la responsabilité de l'avarie, dès qu'il est établi que le destinataire n'a pas protesté dans les délais et formes voulus.

Dans une thèse récente M. Barrès ² est d'avis

¹ T. V, n° 829.

² La Convention de transport et le connaissance direct, thèse Bordeaux 1926, Imprimerie Cadoret.

de déterminer la fin de non recevoir applicable d'après l'importance comparée du transport terrestre et du transport maritime. On appliquerait la maxime « *accessorium sequitur principale* » et les formalités de l'article 105 s'imposeraient au destinataire à l'issue d'un transport maritime chaque fois que le transport terrestre préalable aurait eu plus d'importance que le transport maritime.

Mais quel sera le critérium qui permettra de juger de l'importance relative des transports maritimes et terrestres ? Le prix ? Le nombre de kilomètres ou de milles marins ? A quelles recherches dans les tarifs, dans les atlas va-t-on condamner un destinataire qui n'a peut-être que 24 heures pour faire sa protestation ? Sur quels textes baser une théorie qui donnerait lieu à de telles difficultés ?

Une fin de non recevoir doit être déterminée par des événements simples et qui s'imposent aux usagers.

La jurisprudence estime qu'il faut appliquer la loi afférente au dernier transport, parce que le destinataire en connaît obligatoirement la nature¹. Cette solution est très raisonnable et elle évite, en pratique, toute difficulté.

Nous croyons d'ailleurs qu'il n'y a pas, à proprement parler, de conflit de loi, que la loi maritime s'applique au transport maritime, la loi ter-

¹ Ripert T. II, 2.026. — Cass. 24 janvier 1870, S. 1870, 4. 148. Cass. Ch. réunies 22 juillet 1873. S. 1873. 1. 401. — Aix 19 novembre 1892, D. 95. 2. 203.

Wahl Droit Maritime n° 612.

restre, au transport terrestre et qu'il suffi d'analyser les différentes qualités des différents agents intéressés au transport pour déterminer quelle est la fin de non recevoir et la prescription applicable à chacun.

Nous savons que le premier transporteur a deux qualités : il est transporteur par terre ou par mer pour le trajet qu'il effectue et commissionnaire de transport pour le reste du voyage.

Une première question se pose : les prescriptions et fins de non recevoir des articles 105, 108, 433 et 435 du Code de commerce sont-elles applicables aux commissionnaires de transports. Nous ne le croyons pas. Ces articles constituent une dérogation au droit commun et doivent s'interpréter restrictivement. Or la section III du titre VI, livre I qui traite des commissionnaires de transports ne comporte aucune allusion aux prescriptions et fins de non recevoir. Les articles 103 et 105 sont insérés à la section IV du titre VI, livre I, qui s'intitule « du voiturier » et ne parlent point de commissionnaire de transports. Les articles 433 et 435 sont insérés au livre II et ne parlent point de commissionnaires de transport. Il nous semble donc impossible d'étendre au commissionnaire de transport des règles exorbitantes du droit commun édictées en faveur du voiturier et du capitaine ¹.

¹ Paris 16 novembre 1921. G. P. 13 octobre 1923. Cette décision ayant été frappée d'appel, la Cour (18 juillet 1923. G. P. 13 octobre 1923) n'a pas pris parti sur l'applicabilité de la prescription de l'art. 108

Rappelons maintenant ce que doit être la réception de la marchandise pour constituer la fin de non recevoir.

La réception doit consister dans la mise des marchandises à la disposition matérielle du destinataire au lieu où la livraison doit être faite ; il faut que le destinataire puisse se rendre compte de l'état de la marchandise. La jurisprudence se montre exigeante : elle ne se contente pas d'une réception fictive ou symbolique qui serait réalisée par la remise du bon à délivrer ; elle veut que le destinataire ou le consignataire qui le représente prenne matériellement possession de la marchandise et puisse se rendre compte de l'état où elle se trouve ¹.

Ceci posé reprenons notre exemple habituel et voyons comment jouent les fins de non recevoir.

Soit une marchandise prise en charge par la C. G. T. et allant d'Alger à Paris sur connaissance direct.

A l'arrivée à Marseille la Transatlantique remet la marchandise au P. L. M. Cette remise ne constitue pas une réception capable de déclencher la fin de non recevoir. Le P. L. M., en effet, n'est pas un mandataire du destinataire, et il ne saurait se livrer à une vérification complète. Il en résulte que la C. G. T. prise en qualité de transporteur,

au commissionnaire de transport. — Voir aussi Req. 5 novembre 1923. G. P. 28 décembre 1923.

¹ Ripert. T. II. 1829-1830.

n'est pas garantie de tout recours, par la remise au transporteur suivant. De plus, et à plus forte raison en tant que commissionnaire de transports, la C.G.T. reste soumise à tous recours puisque les fins de non recevoir ne profitent pas aux commissionnaires de transport.

La prise en charge par le P. L. M. n'aura donc aucune autre signification que celle qui a déjà été indiquée, à savoir, présomption de fait que la marchandise était à ce moment indemne d'avarie apparente.

Le P. L. M. transporte et la marchandise parvient à Paris. Là, elle est mise effectivement à la disposition du destinataire qui peut opérer toutes vérifications.

Deux hypothèses : le destinataire proteste ou ne proteste pas.

S'il proteste dans les 3 jours, cette protestation conserve sans aucun doute ses droits à l'égard du P. L. M. transporteur terrestre.

Quant à la C. G. T. peut-elle dire que cette protestation est tardive parce qu'intervenue plus de 24 heures après réception de la marchandise ?

En tant que transporteur maritime pour le trajet Alger-Marseille, nous avons vu que la Transatlantique n'avait pas été couverte par la transmission des marchandises au P. L. M. Peut-elle prétendre que les formalités de fin de non recevoir, sont, en ce qui la concerne, reportées à l'issue du parcours terrestre et que le destinataire aurait dû protester conformément à l'article 435 ? Nous ne le croyons pas. L'article 435 suppose la présence con-

committante du capitaine et du destinataire. Il n'est applicable que dans un port. La brièveté même du délai imparti indique qu'il vise une signification à faire au capitaine lui-même. Enfin il nous semble impossible d'imposer au destinataire des formalités autres que celles résultant de la qualité du transporteur dont il reçoit la marchandise.

En outre des arguments ci-dessus, cette thèse pourrait être justifiée par la considération suivante : si le transporteur terrestre est le mandataire de l'armateur pour faire jouer une fin de non recevoir, il est normal de penser que cet armateur s'en est remis aux règles et à la procédure qui mettent à l'abri la responsabilité du transporteur terrestre lui-même. Et puis, ne serait-ce point l'occasion d'appliquer la maxime « *locus regit actum* » ?

D'ailleurs cette question semble sans intérêt pratique. Nous savons qu'en qualité de commissionnaire de transports la C. G. T. est responsable de l'intégralité du transport, sans qu'elle puisse arguer d'une fin de non recevoir.

Il en résulte, que le destinataire qui, à Paris, a protesté dans les termes de l'article 105, peut agir soit contre le P. L. M., soit contre la C. G. T. dans la limite de la responsabilité de chacun.

Deuxième hypothèse. Le destinataire ne proteste pas dans les trois jours.

Il n'est pas douteux que le P. L. M., simple transporteur terrestre, se trouve couvert par la fin de non recevoir de l'art. 105.

Mais quelle est la situation de la C. G. T. En tant que transporteur pour le trajet Alger-Marseille,

il apparaît qu'elle est couverte par la fin de non recevoir, le P. L. M. devant être considéré comme son mandataire pour assurer la remise de la marchandise au destinataire.

Mais en tant que commissionnaire de transport, responsable du trajet terrestre, elle ne peut arguer de la fin de non recevoir. Va-t-elle rester cinq ans exposée aux réclamations du destinataire? Une telle solution serait inadmissible en pratique.

Le transport par connaissance direct met en jeu un certain nombre d'agents, accomplissant des opérations dans des lieux différents et presque toujours fort éloignés. Le premier transporteur qui a assuré la première tranche du trajet et la réexpédition, ne peut être à l'arrivée pour prendre les mesures qui conviendraient. Si chacun des transporteurs subséquents est le mandataire des précédents, l'équité exige que le destinataire soit, de son côté, chargé de prendre les mesures nécessaires pour conserver les droits de tous les intéressés, parce que dans ce contrat qui comporte de lourdes responsabilités assumées par des non présents, il appartient à ceux qui sont sur place de prendre les précautions voulues pour éviter une prescription ou une fin de non recevoir. En droit, en ne conservant pas le recours contre le transporteur terrestre, le destinataire a commis une faute qui le rend irrecevable à agir contre le premier transporteur pris en sa qualité de commissionnaire responsable du transport terrestre. D'ailleurs, la responsabilité du commissionnaire est celle des fautes des transporteurs qu'il se substitue. En ac-

ceptant la marchandise du P. L. M. sans protestation, le destinataire a ainsi reconnu que le transporteur terrestre avait correctement rempli son rôle. Il ne saurait donc tenter de faire supporter au commissionnaire la responsabilité d'un trajet pour lequel il a donné décharge ¹.

Ainsi le premier transporteur est, en fait, complètement garanti par la fin de non recevoir ; il l'est pour le trajet qu'il a assuré du fait de la réception par l'intermédiaire de son mandataire le dernier transporteur ; il l'est également pour le second tra-

¹ Un arrêt de la Cour de Paris en date du 15 juillet 1925 (G. P. 18 avril 1925) décide que la prescription de l'art 108 est applicable aux commissionnaires de transports. La Cour justifie cette théorie par deux motifs. Le premier est ainsi énoncé : on doit étendre au commissionnaire la prescription édictée en faveur du voiturier parce que d'après les travaux préparatoires quand en 1888 le législateur a modifié l'art. 108, il n'a pas entendu que désormais le commissionnaire ne serait plus, comme précédemment assimilé au voiturier. Ce moyen ne semble pas solide. Il faut se méfier des travaux préparatoires ; les discours reflètent les idées de chacun, mais il n'y a qu'un texte adopté, et il ne peut contenir les désirs contradictoires de chaque parlementaire. La loi est la loi, et les tribunaux ne peuvent que l'appliquer. Ici elle ne présente aucune obscurité. Il est bien certain que dans le 1^{er} § le législateur n'a visé que le voiturier puisqu'il prend soin de nommer le commissionnaire dans le second § pour lui appliquer la prescription de 5 ans.

Le deuxième motif consiste en ce que le commissionnaire étant garant des faits du voiturier, deux prescriptions distinctes ne peuvent exister l'une s'appliquant au commissionnaire et l'autre au transporteur. C'est, sous une forme elliptique, le motif que nous venons de développer dans le texte. Nous croyons qu'on s'exprimerait plus juridiquement en disant que la prescription de l'art. 108 § 1 ne protège pas le commissionnaire, mais que le destinataire se rend irrecevable à agir contre lui, lorsque par sa faute, il a fait perdre tout recours contre le voiturier responsable.

jet dont il répond en qualité de commissionnaire, du fait qu'en renonçant à toute action contre le second transporteur, le destinataire se rend irrecevable à agir contre lui.

Tout ce qui précède ne vaut que pour un transport effectué sous connaissance direct, à proprement parler. S'il y a transports successifs, avec intervention d'un transitaire à chaque transbordement, il n'y a plus « un » contrat, mais plusieurs contrats de transports, et chacun d'eux obéit à ses règles propres ¹. Ainsi la réception sans protestation par le transitaire fait jouer la fin de non recevoir, parce que le transitaire est le représentant du destinataire, et que le transporteur ne sait pas, et n'a pas à savoir si la marchandise est rendue à destination ou doit subir un autre transport.

37

Les transporteurs successifs pourront être appelés à effectuer certaines opérations de douanes, ou d'assurance à l'égard des marchandises dont ils se sont chargés.

Le principe en cette matière, est qu'ils doivent exécuter leur mandat en bon père de famille, prendre les précautions imposées par l'usage.

Ainsi un voiturier qui remplit les formalités de douane doit se conformer aux énonciations de la lettre de voiture et veiller à ce que la douane n'en modifie pas les termes. Si l'administration entend classer les marchandises sous un article différent de celui porté à la déclaration faite par l'expéditeur,

¹ Nancy, 5 décembre 1894. R. I. de Droit Maritime. X. p. 563.

il est tenu d'en référer à celui-ci, ou tout au moins de ne régler que sous réserve le montant des droits réclamés. Faute de le faire, il agit avec une légèreté et une précipitation constitutives d'une faute lourde engageant sa responsabilité ¹.

De même lorsqu'une compagnie de navigation qui s'est chargée de la réexpédition par terre, néglige de faire constater l'état d'avaries de la marchandise à la fin du voyage maritime (nous supposons qu'elle s'est conventionnellement exonérée des avaries) et que par suite du défaut de constations et de protestations en temps utile, tout recours soit perdu contre les assureurs, elle commet une faute qui la rend responsable de l'avarie vis-à-vis de l'expéditeur ².

Somme toute la responsabilité de chaque agent intéressé au transport par connaissance direct est la somme des responsabilités qu'il encourt en ses diverses qualités de commissionnaire de transport, transporteur, transitaire, agent de dédouanement, etc., etc.

Il en résulte que le connaissance direct impose aux intéressés des responsabilités qui dépassent de beaucoup celle qu'ils encourent quand ils sont simples transporteurs. Ces responsabilités se payent. C'est pourquoi, nous le verrons, nous ne croyons pas qu'il faille attendre du développement du connaissance direct, un abaissement sen-

¹ Trib. Com. de Saint-Jean-de-Maurienne, 2 avril 1925. G. P. 25 mai 1925.

² Marseille 17 octobre 1867. — Mars, 46. 1. 34.

sible des prix de transports tels qu'ils résultent des prix de transports par terre et par mer majorés des courtages prélevés par les transitaires.

38 Nous avons jusqu'à présent étudié un connaissance direct idéal. Il faut bien reconnaître que dans la pratique, on ne trouve guère de transporteur à vouloir supporter les risques qu'il comporte. Et nous retrouvons, encore plus nombreuses, les clauses d'exonération de responsabilité stipulée par les divers transporteurs, et dont la plus importante est celle aux termes de laquelle le premier transporteur s'exonère de toute responsabilité à partir du moment où les marchandises sont remises au transporteur suivant. Voilà que disparaît la responsabilité du commissionnaire de transport garant de ceux qu'il s'est substitués, et avec elle, la sécurité et une bonne partie des avantages du connaissance direct. Il reste l'unité de contrat, mais le transporté devra rechercher lui-même l'origine de l'avarie, et il se perdra dans la brousse des conditions particulières, des élections de domicile, des exceptions de procédure. Le connaissance direct, comme le connaissance ordinaire retourne à sa forme accoutumée et redevient un contrat aux termes duquel le transporté s'engage à payer le prix du transport, tandis que les transporteurs doivent faire parvenir la marchandise s'il plaît aux dieux, au capitaine, aux matelots, aux employés de chemin de fer, et aux rôdeurs des quais.

Voyons par quelques exemples quelles sont

les formes actuellement usitées de connaissance direct.

La Compagnie Générale Transatlantique¹ emploie le connaissance direct et notamment sur ses lignes Canada-New-York-Pacifique-Canal de Panama. Elle se charge de la réexpédition par mer ou par terre. Outre les clauses d'exonération habituelles à ses connaissances, l'article 7 des conditions particulières (articles 11 et 17 sur certains types de connaissances) stipule : « La réexpédition des colis pour n'importe quel point sera opérée par les soins des agents de la compagnie ou de ses co-transporteurs, aux frais et risques de la marchandise. La responsabilité de la compagnie et celle du capitaine cesseront au moment de la remise de la marchandise aux entrepreneurs de transport qui lui succéderont, chaque compagnie demeurant responsable seulement des faits sur son propre parcours. En aucun cas les chargeurs ou les destinataires ne pourront avoir de recours contre la compagnie ou le capitaine pour retards résultant du séjour au port de transbordement ».

Outre ces clauses, la Compagnie Canadienne Transatlantique Limitée stipule en tête de son connaissance : « La responsabilité de chaque transporteur étant limitée à son propre parcours, toute réclamation que le propriétaire d'une marchandise

¹ Nous devons la communication des tarifs à l'obligeance de M. Lesueur, directeur du contentieux de la C. G. T. que nous sommes heureux de remercier pour la parfaite obligeance avec laquelle il a bien voulu nous renseigner.

transportée sur connaissance direct aura à formuler pour perte, avarie, retard ou dommage quelconque, ne pourra être poursuivie uniquement que contre le transporteur en possession de qui la marchandise se trouvait quand l'évènement sur lequel la réclamation est basée, se sera produit ».

On a tellement peur de la responsabilité du commissionnaire de transports qu'on n'hésite pas à user du pléonasme. La clause met le transporté dans une pénible situation. S'il s'agit d'avaries extérieures, le premier transporteur se dégagera en produisant un reçu sans réserve du transporteur suivant. Mais à ce moment, sera-t-il encore temps d'assigner le deuxième, et quand pourra-t-il agir contre le troisième ? S'il s'agit d'avaries intérieures, comment le transporté fera-t-il la preuve du fait dommageable, que la clause lui impose ? Il ne connaît ni les rapports de mer, ni les récépissés et réserves échangés entre les divers transporteurs. Son seul espoir serait d'assigner tous les intéressés devant le même tribunal pour s'entendre condamner à l'indemniser, au besoin l'un à défaut des autres ; il les amènerait ainsi à produire leurs pièces. Mais comme chaque compagnie attribue juridiction exclusive à son propre tribunal même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs, et que la jurisprudence valide ces clauses qui semblent pourtant attentatoires à l'ordre public¹,

¹ Il semble difficile de prétendre que l'ordre public n'est pas intéressé à ce que la justice rende la même décision entre plusieurs parties intéressées au même procès. Or, en permettant de renoncer par avance aux

le transporté n'a rien de plus économique que de passer l'avarie par profits et pertes.

Moins léonin est le connaissance de la Compagnie Maritime de la Seine qui assure les transports Paris-Londres par mer et par batellerie ou voie ferrée. Il indique que « dans le cas où le prix comprend une réexpédition par voie ferrée le capitaine entend décliner d'une façon formelle et absolue toutes les conséquences pouvant découler de l'emploi de tarifs spéciaux et communs des compagnies de chemin de fer, et des conditions toutes particulières de non responsabilité qui les régissent, l'emploi de ces tarifs étant fait dans l'intérêt de la marchandise et avec l'assentiment du chargeur ». C'est une simple restriction de la responsabilité du commissionnaire qui la met à l'échelle de celle du transporteur substitué.

Le P. L. M. a, avec la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation mixte, la Société Générale de Transports maritimes à vapeur, un tarif commun G. V. n° 400 applicable aux marchandises à destination des ports algériens et tunisiens. Son article V est ainsi conçu : « Pour le parcours en chemin de fer, les transports sont soumis aux conditions d'application des tarifs généraux G. V. de la Compagnie P. L. M. en tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent tarif. Pour les parcours maritimes, les transports sont soumis aux clauses et conditions des compa-

exceptions de connexité et litispendances on rend impossible cette unité de décision qui a bien son prix.

gnies de navigation participantes, ces clauses devenant applicables dès le moment où les dites compagnies prennent charge de la marchandise ».

C'est la même restriction de responsabilité que dans le cas précédent.

Les chemins de fer de l'Etat et du London-Brighton and South. Coast ont un tarif commun pour les transports Paris-Londres via Dieppe et Newhaven en grande et petite vitesse¹. Ce tarif constitue un effort intéressant pour donner satisfaction aux usagers.

Il comprend un prix unique assurant le transport sur terre et sur mer, les frais de transmission des gares aux quais d'embarquement, les mêmes frais à la visite en douane, les frais de déballage et de réemballage en douane lorsque ces opérations ne sortent pas des règles ordinaires, les frais d'embarquement et de débarquement.

Les prix sont établis par catégories, sur le modèle des tarifs de chemin de fer. Ainsi les animaux sont taxés par classe et par tête, les petits colis au poids, les voitures par unité et catégorie.

En outre du prix les usagers doivent payer les timbres de récépissé et de connaissance, les droits de douane, et en général, tous les impôts dont est chargée la marchandise.

Les compagnies se reconnaissent responsables de la perte hors le cas de force majeure, des avaries sauf force majeure ou vice propre de la

¹ Tarif du 15 août 1906, dont les prix ont été modifiés le 1^{er} septembre 1920 et à des dates plus récentes.

chose, et des retards sauf ceux causés par événements de mer, opérations de douane, dimanches et fêtes, ou force majeure. En aucun cas les compagnies ne sont responsables des risques de mer.

Une police d'assurance comprenant un barème très simple et adapté au tarif permet de se couvrir contre les risques de mer.

Certaines marchandises peuvent être acceptées à un prix réduit avec une clause de non responsabilité. Dans ce cas les compagnies ne sont responsables que s'il est prouvé une faute volontaire ou une négligence de la part des employés. Cette clause d'exonération de responsabilité n'est pas applicable au parcours français en vertu de l'art. 103 du Code de commerce.

Les compagnies se chargent de la réexpédition des marchandises dont le destinataire est au-delà de leur réseau, mais pour les expéditions faites en Angleterre, leur responsabilité sera dégagée par le seul fait de la remise des colis au chemin de fer réexpéditeur ou à son correspondant. On voit apparaître ici, pour les réexpéditions en Angleterre, en dehors du réseau de la London Brighthon and South. Coast, l'exonération des responsabilités du commissionnaire de transport.

Une semblable clause pour les réexpéditions en France n'aurait pas eu d'intérêt, les Compagnies Françaises étant liées par des traités de réexpédition aux termes desquels elles partagent les indemnités au prorata du kilométrage parcouru sur chaque réseau.

Enfin le tarif prévoit qu'en cas d'accidents re-

tards ou pertes dont les Compagnies pourraient être responsables, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination, et s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu.

Ainsi on donne aux usagers le moyen de faire parvenir certaines marchandises de Paris à Londres, et d'une façon pratique. Renseigné par le tarif sur les prix de transport et d'assurance l'expéditeur n'a plus, pour fixer son prix de revient qu'à se renseigner sur les droits de douane et les impositions qui frapperont sa marchandise. En cas de perte, avarie ou retard, il est garanti par la responsabilité des Compagnies et par l'assurance en ce qui concerne les risques de mer. Enfin le destinataire qui constatera l'état des colis à l'arrivée, n'aura pas à se perdre dans un dédale de procédure. Sans dérangement ni frais exorbitants, il s'adressera au dernier transporteur, et plaidera s'il le faut, chez lui et devant ses juges.

Une telle construction est évidemment avantageuse pour tout le monde ; et la sécurité qu'elle apporte vaut bien la majoration du prix de transport résultant de l'usage de ce tarif commun. Quant aux compagnies, elles y trouvent l'occasion d'un trafic intéressant. Mais on voit qu'une telle combinaison n'est possible qu'entre compagnies ayant toute confiance entre elles, s'entendant parfaitement pour régler les recours que les opérations de transport peuvent nécessiter, et ayant chacune une parfaite solvabilité. Nous retrouverons ce point de vue ultérieurement.

Une solution plus originale est celle qui a été

adoptée par la Compagnie d'Orléans pour les colis à destination de Belle-Ile-en-Mer. Pour en assurer le transport sur le trajet maritime, la Compagnie d'Orléans a passé un traité avec les Messageries de l'Ouest, aux termes duquel, cet armateur s'engage à transporter de Quiberon (continent) à Palais (port de Belle-Ile) les colis et marchandises à des prix déterminés.

Les Messageries de l'Ouest prennent charge de la marchandise en gare de Quiberon ; elles assurent le camionnage de la gare à quai, l'embarquement, le transport et le déchargement à destination. Les Messageries étant responsables des opérations qu'elles effectuent, vérifient les colis en gare, lors de la prise en charge, et font, au besoin des réserves; on établit un bordereau spécial de chargement, sur lequel sont portés tous les colis en provenance du P. O. avec les indications nécessaires pour régulariser la comptabilité ; l'un des exemplaires, signé par un agent de l'armateur reste entre les mains de la Compagnie d'Orléans.

Il est prévu deux tarifs. L'un pour la grande vitesse, impose aux Messageries, pour les opérations qu'elles assument, une responsabilité égale à celle du transporteur terrestre. L'autre, applicable aux colis voyageant en petite vitesse, impose au transporteur maritime la responsabilité du transporteur terrestre, sauf pour les risques habituellement couverts par une assurance maritime.

En cas de difficulté avec un chargeur, la Compagnie d'Orléans se réserve le droit de transiger,

jusqu'à concurrence de 50 francs, et cette transaction est opposable aux Messageries de l'Ouest.

L'originalité du système consiste en ce que, arrivés à l'issue du transport maritime, les colis ne sont pas remis aux destinataires, mais à une gare spéciale du P. O. qui donne décharge au transporteur maritime et assume la distribution et la remise des marchandises. De cette façon le destinataire n'a aucun rapport avec l'armateur. Muni du récépissé qui lui a été délivré par la gare expéditrice, il reçoit ses colis, du transporteur terrestre, dans les mêmes conditions qu'à une gare quelconque. Il paye, proteste et réclame, comme en matière de transport terrestre. Il ne connaît qu'un transporteur, et c'est un transporteur terrestre, la Compagnie d'Orléans. Au vu d'un seul tarif, sur le seul récépissé de chemin de fer, les marchandises arrivent ou partent de Belle-Ile, comme si elle était reliée par voie ferrée au continent.

Cette combinaison semble ne laisser subsister aucune difficulté née de la dualité des transports. Cependant il ne suffit pas d'avoir à Palais une sorte de gare du P. O. pour supprimer le bras de mer qui s'étend entre les falaises de Quiberon et de Belle-Ile. La mer est là avec ses exigences, ses colères et ses risques en considération desquels le droit maritime a posé des règles particulières. Si après délibération de l'équipage le capitaine décide de jeter partie de la cargaison à la mer, la marchandise va-t-elle comme d'usage contribuer à l'avarie commune ? Cela ne semble pas douteux ; nous sommes en présence d'une avarie grosse ; l'arma-

teur ainsi que les propriétaires des marchandises jetées pour le salut commun ont droit à demander l'application des articles 400 et 401 du Code de Commerce. Remarquons que le préjudice résultant de ce chef, n'est pas couvert par la responsabilité du commissionnaire de transport. L'avarie grosse constitue un cas de force majeure inhérent au transport par mer et dont les conséquences préjudiciables sont réparties par le code entre tous les intéressés ; elle ne constitue pas un fait ou une faute du transporteur, dont le commissionnaire puisse avoir à répondre.

Il est probable qu'une telle éventualité troublerait certains usagers qui, forts de posséder un récépissé délivré par une compagnie de chemin de fer et d'avoir vu Palais dans la nomenclature des gares du P. O., n'imaginent point être soumis aux règles du droit maritime, et ignorent peut-être que Palais se trouve dans une île. Mais l'application du droit maritime découle du seul fait qu'il y a transport par mer et il nous semble certain que les usagers y sont soumis.

Il n'apparaît pas que la Compagnie d'Orléans ait ménagé à ses clients la possibilité de se couvrir contre ces risques par une assurance. Il faut reconnaître que dans l'espèce leur échéance est peu probable. Et la bonne volonté de la Compagnie, peut-être même son ignorance de la question, sont-elles encore les meilleurs garants qui soient ?

Nous venons de voir comment certaines compagnies ont tenté de réaliser des transports successifs par mer et par terre sur un titre unique.

Il faut bien reconnaître qu'en dehors du tarif G. V. 400 (Paris-Londres) et de la combinaison P. O. Messageries del'Ouest (continent — Le Palais) on n'a rien fait de pratique pour les usagers. L'idéal pour le connaissance direct serait d'assurer la sécurité et la simplicité du transport, en même temps qu'il permettrait le crédit documentaire. Le connaissance direct devrait être le frère du récépissé de chemin de fer, mais avec une clause à ordre permettant le crédit documentaire et les opérations sur marchandises. Nous en sommes actuellement fort loin.

QUATRIÈME PARTIE

L'avenir du connaissance direct

On a beaucoup parlé du connaissance direct depuis quelque temps. Des conférences internationales s'en sont préoccupées. De bons esprits y ont vu un moyen puissant de favoriser le commerce en assurant aux usagers les avantages d'un titre unique, et en attirant ainsi aux transporteurs une nouvelle clientèle.

Les avantages d'un connaissance direct, simple, pratique, idéal, seraient évidemment multiples. Le petit expéditeur pourrait, traitant avec un transporteur voisin, connaître immédiatement le prix du transport dont il va grever sa marchandise. Il trouverait toute sécurité dans l'honorabilité et la solvabilité d'un entrepreneur de transport responsable de tout le trajet, connu de lui, et qu'il pourrait, le cas échéant, assigner sans déplacement. Enfin, il serait déchargé de toute préoccupation en ce qui concerne les opérations de transit et de douane. Les expéditeurs de grosses quantités trouveraient en outre, dans le connaissance direct, l'avantage de pouvoir escompter les documents dès

la sortie de l'entrepôt ou de l'usine, sans attendre les délais inhérents au transport terrestre et à la prise en charge par l'armateur ; les bienfaits de la vente C. A. F. ne seraient plus limités à la partie maritime du transport. Quant au destinataire, il bénéficierait, outre des avantages attachés à la simplicité du titre, d'une certitude en ce qui concerne l'origine de la marchandise. Enfin les transporteurs qui sauraient mettre sur pied une combinaison pratique ne s'assureraient-ils pas la large clientèle de tous ceux qui voudraient profiter de ces avantages ? Et comme les échanges se multiplient à mesure qu'ils deviennent plus faciles, le connaissance direct ne constituerait-il pas un moyen puissant pour développer le commerce et les relations internationales ?

Les avantages escomptés sont évidents.

La pratique ne les a pas réalisés.

Il y a donc un obstacle. Quel est-il ?

39

La plupart des études qu'il nous a été donné de consulter à cet égard, n'ont envisagé le problème que du point de vue juridique.

La commission interministérielle pour l'étude des modifications à apporter à la convention de Berne¹ signale comme principale difficulté à la diffusion du connaissance direct, les divergences profondes entre le régime des transports par voie ferrée et le régime des transports par mer :

¹ Rapport de janvier 1921 dont nous devons l'obligeante communication au Comité central des assureurs de France.

différences entre la lettre de voiture et le con-
naissement ;

différences entre la responsabilité du trans-
porteur par terre et du transporteur par mer tant
à raison de la législation que des clauses d'exoné-
ration de responsabilité ;

et elle suggère une unification entre les légis-
lations terrestres et maritimes.

M. Colson, dans un rapport sur les tarifs com-
binés entre les chemins de fer et la navigation ma-
ritime signale en outre les difficultés nées de la
différence de tarification et de la variation du mar-
ché de frets. En effet les prix de transport par fer
sont calculés au poids tandis que les frets sont cal-
culés tantôt au poids, tantôt au volume. Par ail-
leurs on sait, que les tarifs des chemins de fer,
sont soumis en France à la nécessité de l'homolo-
gation. Si donc on établit un tarif comportant un
prix unique pour le transport par terre et par mer,
comment modifier ce prix unique de façon à ce
qu'il suive les fluctuations du marché des frets ? Et
M. Colson demande une modification de la législa-
tion telle qu'une compagnie de chemin de fer
puisse relever ou abaisser le prix maximum fixé
par les tarifs communs, sans homologation préa-
lable lorsque la modification portera uniquement
sur les parts afférentes aux transports maritimes.
Pour unifier le transport il demande l'autorisation
de déroger aux dispositions du code de commerce
(c'est-à-dire à l'article 103) pour appliquer à la to-
talité d'un transport mixte, effectué en vertu d'un

tarif commun, tout ou partie des règles en usage pour les transports maritimes.

Ces difficultés ne nous semblent pas insurmontables.

Nous avons vu qu'il n'y a aucune différence spécifique entre la lettre de voiture et le connaissement, que tous deux peuvent être à ordre ou au porteur, l'extension du connaissement reçu pour embarquement tend à les rapprocher et par suite nous ne croyons que la différence des « titres de transport » par mer et par terre puisse constituer un obstacle à la pratique du connaissement direct.

La différence dans les tarifications ne nous semble non plus insurmontable. Le tarif commun entre les chemins de fer de l'Etat et le London-Brighton and South Coast ¹ a facilement résolu la difficulté née de la différence entre le calcul du fret et du transport terrestre.

Nous croyons que la seconde objection de M. Colson peut aussi se résoudre. Si les tarifs des chemins de fer doivent, en France, être homologués, rien ne s'oppose à l'établissement d'un tarif contenant les conditions générales d'un transport par fer et par mer, et dans lequel le prix total serait la somme de deux éléments : l'un fixe, afférent au transport par fer, aux manipulations, aux opérations de transit, etc., l'autre variable selon le cours des frets et afférent au transport par mer. Les usagers seraient avisés par des éditions succes-

¹ p. 100.

sives du tarif, des modifications apportées à l'élément variable du prix de transport. D'ailleurs, les variations des cours des frets ne sont pas si fréquentes ni rapides, que notre bureaucratie ne parvienne à l'homologation rapide des modifications nécessaires.

Quant à la difficulté née de la différence entre la responsabilité des transporteurs terrestres et maritimes, elle disparaît pour peu que le transporteur maritime veuille bien assumer les mêmes responsabilités que le transporteur terrestre. Et nous verrons que la vraie solution consiste à donner au chargeur, soit par une extension de la responsabilité de l'armateur, soit par une assurance, les mêmes garanties pour le parcours maritime que pour le parcours terrestre.

40

Serrant de plus près les difficultés pratiques M. Georges Marais¹ signale les objections faites par les banques, à l'emploi du connaissement direct.

Pendant les années 1911 et 1912 notamment, les importateurs de coton de Liverpool avaient été victimes de la fraude suivante de la part des vendeurs américains :

Un producteur de coton de l'intérieur s'entendait avec l'employé subalterne d'une compagnie de chemin de fer américaine et se faisait délivrer un connaissement direct sur Liverpool pour 100 balles de coton, par exemple. En réalité, grâce à une col-

¹ Du connaissement direct, Bulletin 57 de l'Association du Droit Maritime,

lusion avec l'employé de la ligne américaine, il ne chargeait que 50 balles. Au port de transbordement le capitaine ne prenait charge que des 50 balles, et il n'arrivait que 50 balles à Liverpool. Cependant, le connaissement pour 100 balles avait été envoyé en Europe, et escompté par une banque. Pas de recours contre le navire puisqu'il n'avait pris charge que de 50 balles ; le recours lointain contre la Compagnie de chemin de fer était difficile et onéreux. Banquiers et destinataires firent ainsi des pertes considérables.

Livrés à eux-mêmes, les destinataires étaient trop divisés pour obtenir une amélioration. Les banquiers constituent une force ; ils protestèrent. Ils cherchèrent à améliorer le connaissement direct et aboutirent à deux projets qui furent soumis à la conférence internationale de Copenhague.

L'un de ces projets, connu sous le nom de résolution de Hambourg est ainsi conçu : « Le détenteur d'un connaissement direct possède en vertu de ce document un droit à la délivrance des marchandises contre le dernier transporteur. Celui-ci ne peut lui opposer que la perte ou l'avarie des marchandises qui serait survenue pendant un trajet antérieur au transport direct ».

Ainsi le dernier transporteur deviendrait le garant de l'intégralité du transport. La solution est évidemment avantageuse pour le destinataire, et on conçoit la faveur qu'elle a rencontrée auprès des banquiers. Mais les transporteurs ne peuvent que la trouver inacceptable.

Le dernier transporteur, responsable de l'inté-

gralité du trajet, aurait la charge des recours à exercer contre les transporteurs précédents, et par suite, la charge de prouver leur faute. En outre, des cas d'insolvabilité peuvent se produire dans la chaîne des transporteurs successifs. Que devient alors le recours du dernier transporteur ?

Les défenseurs du projet ont fait remarquer qu'il n'était que l'application aux transports maritimes du système qui a prévalu en matière de transports internationaux.

Mais la situation n'est pas la même. Les Compagnies de chemin de fer sont en nombre limité. Leur solvabilité ne fait pas de doute ; et la sécurité des transports terrestres ne saurait être comparée aux risques inhérents aux transports maritimes.

Enfin l'objection majeure provient de ce que les armateurs ne veulent pas se soumettre à la résolution de Hambourg. Passerait-elle dans les législations qu'ils s'en affranchiraient par une clause de leur connaissance. Voudrait-on leur interdire la clause d'exonération en faisant intervenir l'ordre public ? Le dernier transporteur se refuserait à prendre la marchandise en charge chaque fois qu'il constaterait la moindre divergence entre l'état de la marchandise et sa description au connaissance ¹. Ce serait l'arrêt des transports successifs dans tous les cas douteux. Et pour se couvrir des risques

¹ Ce sont des considérations de cet ordre qui nous semblent rendre inacceptables les suggestions de M. Barès dans sa thèse précitée tendant à imposer au dernier transporteur la responsabilité légale de l'intégralité de transport.

provenant de la législation, les armateurs ne manqueraient pas de relever les frets en matière de connaissance direct, dans des conditions telles que les transportés redeviendraient bientôt les clients des commissionnaires de transit.

41

Le projet de Londres est ainsi conçu : « Lorsque des marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissance direct, chaque transporteur n'est responsable que de la perte ou du dommage causés aux marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous sa garde.

« Le destinataire a la faculté d'assigner le dernier transporteur ou le transporteur intermédiaire.

« La perte de fret ou de frais par la perte subéquente des marchandises sera répartie entre les divers transporteurs selon le prix du transport revenant à chaque transporteur ».

La résolution de Hambourg a subi l'inspiration des banquiers. Le projet de Londres est évidemment celui des armateurs.

Si nous en comprenons le sens à travers une rédaction obscure, le troisième paragraphe nous semble sans grand intérêt et n'être qu'une sorte d'assurance mutuelle des bénéfices du transport entre les divers transporteurs.

Le premier paragraphe ne fait que consacrer la responsabilité des divers transporteurs telle qu'elle résulte des clauses d'exonération habituelles. Il a l'inconvénient de faire disparaître le principe de la responsabilité du premier transporteur, commissionnaire de transport pour la totalité du trajet,

et comme tel responsable de son bon accomplissement.

Le paragraphe deux est sans intérêt. Qu'importe que le destinataire puisse assigner tel ou tel transporteur, puisque chacun n'est responsable que de sa faute ?

Le seul intérêt du projet de Londres est son cynisme, puisque destiné à répondre au désir de garantie énoncé par les destinataires et les escompteurs, il se borne à affirmer l'irresponsabilité des divers transporteurs, et l'insécurité du connaissance direct.

42

Quant à la commission française du connaissance direct, elle a proposé un projet qui est ainsi conçu :

« Art. 1^{er}. — L'émetteur d'un connaissance direct est tenu jusqu'au terme du parcours des actions qui naissent de ce connaissance.

Il est garant des faits des transporteurs successifs auxquels il a transmis la marchandise.

Le tout sauf clause contraire.

« Art. 2. — Chaque transporteur subséquent ainsi que le dernier transporteur, n'est responsable que de la perte, des avaries et des retards survenus sur son propre parcours ».

C'est là l'œuvre de juristes français. Il se sont contentés de copier de disposition de notre code de commerce.

Ces divers projets sont bien tels que, psychologiquement, ils devaient être. Les juristes ne pensent qu'à doter le droit international des

dispositions de leur droit national. Quant aux intéressés, ils cherchent dans un texte législatif la force alliée capable d'aider à leur lutte contre le co-contractant et de lui imposer les stipulations qu'il se refuse à agréer, et chacun voit la meilleure loi dans celle qui consacre ses désirs.

L'étude de ces projets mort-nés est intéressante en ce qu'elle montre que personne n'a voulu faire effort pour aboutir.

En fait la conférence internationale de Copenhague a étudié les divers projets et n'a rien décidé.

43

Nous ne croyons pas à l'efficacité d'une intervention législative pour résoudre le problème. Les lois sont comme les langues, bonnes ou mauvaises selon le point de vue auquel on se place. Ce n'est pas avec des lois qu'on transporte des marchandises, mais avec du personnel, du matériel et de l'argent. On ne peut cependant prétendre que le développement d'une institution commerciale ne se ressente de la législation sous laquelle elle vit. Car si les lois n'aident pas le transport, elles le peuvent gêner plus ou moins.

C'est ainsi que l'usage des transports successifs et du connaissance direct serait certainement facilité par l'unification des législations maritimes et terrestres. Disparaîtraient ainsi les difficultés et les procès nés des divergences entre les divers formalismes, les diverses prescriptions et fin de non recevoir qui sont applicables aux diverses natures de transport et aux divers pays, et qui exigent actuellement chez l'usager, pour qu'il ait chance de se

faire indemniser, des connaissances de droit national et international que bien peu de juristes possèdent.

De même, il est inutile d'insister sur les facilités que trouveraient les transports successifs dans une simplification des invraisemblables opérations d'octroi et de douane.

Mais unifier les législations, faire de la douane une formalité simple qui remplisse les caisses de l'Etat et ne soit plus une brimade imposée aux usagers sont autant de travaux d'Hercule. Et le connaissance direct languira longtemps inutilisé s'il doit attendre son essor de simplifications législatives ou administratives.

44 Pour nous renseigner sur les possibilités d'expansion du connaissance direct, nous avons interrogé un certain nombre d'intéressés et voici les réponses qu'on nous a faites.

A la Chambre de Commerce Internationale on nous a dit : « Le connaissance direct suppose une compréhension parfaite entre les usagers et les différents transporteurs. Il est déjà difficile de se bien comprendre entre gens parlant des langues différentes ; mais la difficulté devient considérable lorsqu'à la différence de langues s'ajoutent les différences d'habitudes et de lois. C'est au point que la même clause, exprimée dans la même langue, n'a pas le même sens dans tous les pays. On a ainsi des exemples de clauses de connaissance ou de polices d'assurances rédigées en anglais, qui sont interprétées diversement en Amérique, en Angle-

terre ou en France. La Chambre de Commerce Internationale a l'intention d'y remédier en publiant un code dictionnaire des clauses internationales.

Elle a tenté aussi d'unifier les législations. Mais elle s'est heurté à de très gros obstacles et notamment à celui-ci : personne ne veut unifier les législations. Les Américains ne veulent jamais avoir tort. Impossible de toucher à leur législation qui est, par définition, parfaite. En France et dans d'autres pays, les armateurs craignent une flotte d'Etat. Les assureurs craignent un monopole d'Etat. Pour éloigner de leurs lèvres ce calice, ils clament à l'envi : « Qu'iriez-vous faire dans cette galère dans la complication des polices, des connaissements et des lois ? » Cette complication est donc leur sauvegarde. C'est dire de quel front ils accueillent tout projet de simplification.

Des armateurs à qui nous demandions ce qu'ils pensaient du connaissance direct ont refroidi notre zèle en nous disant qu'ils n'y voyaient pas une construction si pratique. Ils l'emploient fort peu, et n'en encouragent pas l'usage.

Tout d'abord, il est difficile, en France, d'aboutir à l'accord nécessaire avec les chemins de fer. La loi française exige que les compagnies de chemins de fer ne fassent aucun avantage à un particulier fût-il français ou étranger. Qu'une compagnie de navigation bâtit un tarif commun avec une compagnie de chemins de fer ; qu'elle obtienne l'homologation ; qu'elle fasse les frais d'organisation et de publicité nécessaires au lance-

ment d'une ligne régulière, et lorsqu'elle aura créé un courant commercial, lorsqu'elle commencera à récolter le produit de ses peines, elle sera exposée à voir un concurrent, demandant l'application de son tarif, se substituer à elle et lui prendre partie de sa clientèle.

Dans la pratique même du tarif commun, nouvelles difficultés. Les Compagnies de chemin de fer ne sont pas outillées pour mesurer les volumes et sont mal placées pour calculer les tonneaux d'affrètement, et par suite, les frêts. En l'état, elles n'ont pas la compétence voulue pour examiner les emballages, savoir si tel conviendra à un long voyage en mer, et prendre, lors du chargement, les réserves qui s'imposent. Le voyage maritime comporte de pénibles formalités de douane. De certaines grandes villes il est possible de les accomplir, mais non de la plupart des gares. En outre, il subsistera toujours des formalités à l'embarquement sur le navire. Le commissionnaire de transit en a l'habitude ; il possède un personnel spécialisé ; il les fait bien. Que ce soit lui ou la Compagnie de chemin de fer, il faudra toujours payer les soins donnés à la marchandise lors du transbordement. Pourquoi ne pas conserver le commissionnaire de transit ?

Nous avons alors voulu avoir l'opinion d'une Compagnie de chemin de fer. Nous fîmes avec un aimable secrétaire de patientes recherches sans pouvoir trouver quelqu'un qui s'intéressât au con-

naissance direct et qui pût répondre à notre interrogation.

L'assurance est intimement liée au commerce maritime. Nous nous adressâmes au Comité Central des Assureurs Maritimes de France. Ce fut pour y apprendre, non sans étonnement, qu'on n'y avait étudié, ni établi, aucun type de police applicable aux transports successifs par terre et par mer ¹.

45

Reprenons le problème à pied d'œuvre.

Les usagers ne se serviront du connaissance direct que s'il constitue un moyen simple et pratique d'expédier leurs marchandises. Dans beaucoup de cas, ils y seront poussés par le bénéfice tiré de l'escompte documentaire. Or les banques refusent d'escompter le connaissance direct s'il ne leur assure pas une certaine garantie contre les fraudes et ne permet pas un recours facile contre les transporteurs.

Cette simplicité et ces garanties, les armateurs refusent de les donner parce qu'ils ne veulent pas renoncer à leurs clauses de compétence et d'exonération de responsabilité.

Comment combler la lacune existant entre les désirs des usagers et les volontés des transporteurs.

¹ Il n'existe même pas de police pour les relations de la France avec ses colonies. Des commerçants Angevins, en octobre 1927, sont dans l'impossibilité de faire assurer des colis destinés à Saint-Pierre et Miquelon.

Nous avons déjà dit combien nous croyons peu à l'efficacité d'une intervention législative. On peut imaginer les solutions suivantes.

46

Tout d'abord la bonne volonté des transporteurs peut donner aux usagers les satisfactions qu'ils demandent. Un traité¹ peut intervenir entre un transporteur terrestre et un transporteur maritime, sur le modèle de celui existant entre les chemins de fer de l'Etat et le London Brighton au South Coast. Dans ce cas, transporteurs maritime et terrestre se connaissent. Chacun est certain de la solvabilité de son partner, et sait la façon dont il accomplit son trajet. Chacun sait que les recours se régleront forfaitairement, ou tout au moins, amicalement. Il n'y a plus d'obstacle à la suppression des clauses d'exonération, et on conçoit que, sans danger, on puisse permettre au destinataire de recourir contre le dernier transporteur pour la totalité du transport.

Mais une semblable combinaison est d'un usage forcément limité. Issue d'un accord précis et étudiée entre deux ou plusieurs transporteurs, elle n'est applicable que pour une ligne déterminée, et, pour certaines marchandises, celles dont le prix de

¹ M. Bernadin a lancé l'idée d'un traité, analogue à la convention de Berne, et qui pourrait intervenir entre grandes Compagnies Maritimes à lignes régulières, et grandes Compagnies de chemin de fer. Une telle convention réservée à des personnalités morales ayant toute garanties de solvabilité, serait évidemment de nature à permettre l'élaboration d'un con-
naissance direct donnant sécurité aux usagers, et fonctionnant sur un certain nombre de lignes.

revient est peu influencé par le prix de transport, le tarif commun étant toujours plus cher que la somme des tarifs particuliers. La combinaison ne pourra fonctionner qu'à partir de certaines gares et à destination de certaines gares, car il est impossible d'équiper toutes les gares d'un réseau pour qu'elles puissent calculer les frets, vérifier les emballages et opérer les formalités de douane. C'est la combinaison-type, de grande ville à grande ville, telle qu'elle existe entre Paris et Londres, Paris-Lyon-Marseille et Alger ou Tunis. Mais il ne faut pas lui demander de se prêter à toute la souplesse des opérations commerciales.

47

Actuellement, la plupart des transports successifs sont soignés par des commissionnaires de transit. Ne pourrait-on faire en sorte que ce mode d'opérer assure aux usagers des avantages analogues à ceux du connaissance direct ?

Il n'y a aucune difficulté à ce que le commissionnaire qui prend charge de la marchandise au départ, remette à l'expéditeur un titre au porteur ou à ordre ¹. A l'arrivée, la marchandise est récep-

¹ Remarquons qu'en principe le commissionnaire de transit ne répond que de ses fautes (Maleterre thèse Aix 1927). Il n'assure donc sous sa responsabilité que la bonne exécution du transit tandis que le connaissance direct met à la charge du premier transporteur la responsabilité de l'intégralité du transport.

Pour que le commissionnaire de transit puisse rendre au commerce des avantages analogues à ceux du connaissance direct, il faudrait donc que le commissionnaire de transit joue le rôle de premier commissionnaire de transport, s'engageant à l'égard de l'expéditeur, à faire effectuer la totalité du trajet. C'est l'hypothèse étudiée au texte.

tionnée à la gare ou à quai par un commissionnaire, correspondant ou agent du commissionnaire qui a assuré le départ, grâce au récépissé ou au connaissement que celui-ci lui a fait parvenir. Le destinataire s'adresse au commissionnaire réceptionnaire pour obtenir sur production de son titre, la délivrance de la marchandise. Ainsi toutes opérations sur marchandises sont rendues possibles.

Mais les banques escompteraient-elles un tel document qui ne constitue évidemment pas un connaissement ? Cela dépend de la sécurité que leur donnera le document.

Les risques d'avaries ou de perte ne sont pas plus considérables qu'en matière de connaissement direct ; et ils peuvent être couverts par une assurance jointe. Quant aux risques de fraude, ils dépendent de l'honorabilité du commissionnaire émetteur, et ils sont à la mesure du recours que l'escompteur ou le destinataire pourra exercer contre lui.

Le système peut donc être d'un usage pratique pour autant que le commissionnaire expéditeur soit d'une bonne solvabilité.

Mais pour monter une entreprise de transit, il n'est pas besoin d'énormes installations, ni de gros capitaux. C'est dire que dans la plupart des cas la solvabilité du commissionnaire expéditeur sera de beaucoup inférieure aux risques des marchandises expédiées par ses soins, et surtout aux risques représentés par les documents portants asignature¹.

¹ Voir étude de M. Bernadin précitée.

Cet obstacle peut disparaître en présence de grosses maisons de transit, comme il en existe quelques-unes. Il disparaîtrait surtout par l'usage de l'assurance de solvabilité. Et les banquiers n'auraient aucune raison de se refuser à l'escompte de documents signés par un commissionnaire de transit s'il y était joint deux polices d'assurance, l'une couvrant les risques de transport et l'autre la solvabilité de l'émetteur ¹.

Les commissionnaires de transit ont un personnel habitué aux questions de fret, d'emballage, de douane. Ils ont des agences ou des correspondants dans presque toutes les villes commerçantes. Le système sort du cadre du connaissance direct ; mais il serait de nature à se prêter à presque toutes les nécessités commerciales.

Le grand obstacle au système que nous venons d'exposer c'est que l'assurance solvabilité n'en est encore qu'à la période de gestation. En France c'est à peine si l'on en parle. Les assureurs français fuient tout ce qui pourrait modifier le cours de leur routinière exploitation. Et c'est chose infiniment curieuse que de voir combien peuvent avoir une peur instinctive du risque, ces gens dont l'industrie est précisément d'acheter des risques.

¹ Remarquer que l'escompte représentant non seulement le loyer de l'argent mais encore le prix du risque couru par le banquier, le taux de l'escompte devrait, dans notre espèce, diminuer, à raison de la sécurité donnée par la police, et compenser en partie la prime d'assurance solvabilité.

C'est pourtant aux assureurs qu'il appartient de combler la lacune existant entre chargeurs et armateurs. Au temps de la rédaction du Code de Commerce, c'est eux qui garantissent les risques qui n'incombent pas à l'armateur. Pourquoi ne garantiraient-ils pas aujourd'hui les risques dont s'exonère l'armateur donnant ainsi, au connaissance en général, et au connaissance direct, la sécurité demandée par les chargeurs ?

Mais l'histoire du conflit entre armateur et chargeur est celle des clauses d'exonération et de la carence des assureurs. Ceux-ci ne se sont décidés que tardivement, timidement et très incomplètement à couvrir certains risques dont s'exonèrent les armateurs. Ce n'est qu'exceptionnellement, par une sorte de faveur pour certains gros chargeurs ou certaines Compagnies de navigation, et dans certains cas seulement, que les assureurs veulent bien consentir des polices inspirées d'un large esprit de réparation.

Comme le constate M. Lutendu dans son Etude sur la nécessité d'une Réforme des Assurances Maritimes ¹ : « d'une façon générale les Assureurs n'ont pas compris toute l'ampleur du rôle qui leur était dévolu du double fait de ce besoin de sécurité absolue qu'ont les chargeurs dans la gestion de leurs affaires, et de l'impossibilité catégorique dans laquelle se trouvaient les Compagnies de Navigation d'assumer vis-à-vis de ces derniers une res-

¹ Cette étude n'a pas été publiée. Nous remercions M. Lutendu de son amicale communication.

ponsabilité aussi entière que celle des autres transporteurs. Nous n'en voulons comme preuves que ces universelles stipulations de franchises dont la justification nous apparaît si précaire, et ces additions de textes en apparence insignifiants, mais dont la mise en valeur au jour du règlement permettra aux assureurs de repousser les réclamations de leurs clients. C'est ainsi qu'ils en arrivent à éluder des responsabilités qu'une interprétation de bonne foi des contrats passés ne devrait pas même permettre de mettre en doute, et c'est ainsi qu'après avoir perçu les primes, ils finissent, en exprimant de cyniques regrets, à inviter les chargeurs à exercer contre les transporteurs un recours qu'ils savent, le plus souvent, illusoire. »

Et M. Lutendu émet l'idée d'une « assurance intégrale » couvrant tous les risques dont le connaissement exonère l'armateur.

Dans ce système la prime serait fonction de tous les éléments concourant au transport. Elle tiendrait compte des ports d'embarquement et de débarquement, de la nature et de la valeur de la marchandise, de la cote du navire, tous éléments qui rentrent déjà dans son calcul.

Mais de nouveaux éléments devraient être pris en considération :

Les clauses du connaissement, puisque par définition, la police couvre les risques exclus par le connaissement ; il y aura donc lieu de tenir compte des clauses plus ou moins limitatives ou restrictives imposées par l'armateur.

La personnalité même de l'armateur et du

chargeur, la façon dont ils gèrent, leur correction en affaires, leur solvabilité. En effet certains risques tel que perte ou vol, sont fonction de la surveillance exercée à quai ou à bord. La correction en affaires de l'armateur et du chargeur est une assurance contre les procédés malhonnêtes et les procès de mauvaise foi. Leur solvabilité garantit les recours éventuels à exercer contre eux.

Ainsi la prime deviendrait l'expression mathématiquement variable des facteurs suivants : voyage, marchandise, cote du navire, cote de responsabilité et d'exploitation de l'armateur, cote morale du chargeur.

Objectera-t-on la difficulté d'établir la prime ? Parmi les éléments qui la composent, certains sont d'ordre purement matériel et découleraient des statistiques selon des calculs et barèmes analogues à ceux actuellement en usage. Quant aux éléments d'ordre moral, pas plus qu'à M. Lutendu, il ne nous semble impossible de les chiffrer. La correction, le bien faire, la solvabilité sont des notions que le commerce évalue tous les jours. Tel industriel dédaignant des offres à faible prix, préfère traiter avec un livreur en qui il a confiance et lui consentir une majoration de prix grâce à laquelle il est certain d'une bonne livraison ; sous forme de différence de prix, il a payé une prime d'assurance morale contre une livraison défectueuse. Tel commerçant fera à son acheteur des conditions de vente qu'il refusera de consentir à un concurrent parce qu'il a confiance en lui, et qu'il préfère la certitude d'une loyale exécution du contrat, dut-il la payer

par une réduction de son bénéfice. Telle banque consentira un taux d'escompte plus avantageux parce qu'elle a confiance en la solvabilité de tel client.

Ces éléments moraux entrent tous les jours dans le calcul des prix. Ils sont donc chiffrables et peuvent entrer comme coefficients dans le calcul de la prime d'assurance.

Techniquement, l'établissement d'une assurance intégrale est possible. Pratiquement, les assureurs sont placés pour la réaliser facilement. Ils connaissent toutes les compagnies de navigation, savent la façon dont elles exploitent et quelles sont leurs mœurs commerciales. Ils sont en relation avec la plupart des chargeurs; ils disposent d'agences organisées dans tous les points du globe, et capables d'évaluer leur moralité et leur solvabilité; la comparaison entre le total des risques échus et le total des primes payées est déjà une précieuse indication pour jauger certains genres d'affaires ou certains chargeurs.

Et que d'avantages résulteraient de l'assurance intégrale! Les assureurs y trouveraient un développement considérable de leur activité et l'occasion de bénéfices importants. Les chargeurs et les banquiers y trouveraient cette sécurité qu'ils appellent de tous leur vœux et qu'ils aiment trop pour ne pas consentir à la payer à sa valeur sous forme d'une majoration de la prime d'assurance. Les armateurs verraient se terminer le conflit existant avec les chargeurs et ce serait un gage d'un développement du trafic; les compagnies bien gérées

et bien surveillées s'attireraient la faveur des usagers par l'abaissement de la prime d'assurance résultant de leur cote personnelle.

Appliquée au connaissance direct l'assurance intégrale améliore considérablement la situation des chargeurs puisque les voilà garantis contre les risques dont leurs divers transporteurs s'exonèrent. Pour l'assureur, le calcul de la prime est facile. Elle est en effet la somme des primes d'assurance intégrale pour chaque partie du transport, plus une surprime correspondant aux risques au port de transit. En matière de transport successif par terre et par mer, il serait facile de concevoir une police couvrant à la fois les risques du transport par terre et ceux du transport par mer.

Voici donc la marchandise couverte contre tous les risques, soit par la responsabilité du transporteur, soit par la police d'assurance. Il peut se poser un problème de procédure. En effet les divers connaissements ont conservé avec leurs clauses d'irresponsabilité, leurs clauses attributives de juridiction. Surviene un dommage d'une nature telle qu'il soit couvert, non par l'assurance, mais par la responsabilité d'un transporteur, et chargeurs ou destinataires seront à nouveau exposés à toutes les difficultés de preuve et à toutes les complications de procédure pour exercer leur recours contre le transporteur fautif et devant le tribunal compétent. Il est vrai qu'à raison même du nombre et de l'étendue des clauses d'irresponsabilité, un tel recours sera très rare, puisque dans

la plupart des cas le transporteur bénéficie de la négligence clause.

Cependant le cas peut se produire. Pour y parer la solution serait la suivante. L'assureur ne garantirait plus les seuls risques dont s'affranchissent les transporteurs, mais aussi la responsabilité des transporteurs, sauf son recours contre eux. De cette façon en cas de dommage le propriétaire de la marchandise serait toujours indemnisé par l'assureur. Quel que soit la cause de son préjudice, il n'aurait à exercer qu'un recours contre l'assureur en vertu de la police. Par la suite il appartiendrait à l'assureur d'estimer si ce préjudice est couvert par la responsabilité d'un transporteur, telle qu'elle résulte des clauses du contrat de transport, et dans l'affirmative, d'exercer le recours nécessaire.

Economiquement, cette solution nous semble recommandable. En effet, autant il est difficile au propriétaire de la marchandise, peu familiarisé avec le droit maritime et les clauses de connaissance, de discriminer si l'avarie est imputable à l'assureur ou aux transporteurs et de choisir entre les actions qu'il peut exercer, autant l'assureur saura facilement s'il y a lieu de demander compte au transporteur et par quelle voie. La fréquence des relations entre assureurs et transporteurs fera que de semblables recours se régleront aisément et sans frais, au besoin même par les soins d'une commission d'arbitrage qui aurait à connaître des cas douteux.

La police d'assurance que nous recomman-

dons pourrait-être d'une rédaction très simple, telle que celle-ci :

« La Compagnie d'Assurance soussignée garantit contre tous risques le transport des marchandises ci-dessous désignées et estimées de tel point à tel point, par tel et tel transporteur, moyennant telle prime. La C^{ie} d'Assurance est subrogée dans tous les droit et actions de l'expéditeur et du destinataire contre les divers agents participants au transport, et en général contre tous responsables du dommage survenu à la marchandise ».

Ainsi la Compagnie d'Assurance endosse la responsabilité qui, au terme du Code de Commerce était celle du commissionnaire de transport originaire. Elle rend au transport la sécurité qui lui manquait depuis que, grâce à des stipulations particulières, cette responsabilité avait disparu.

Aux moyens que nous indiquons pour développer l'usage du connaissance direct, on voit que le jour n'est pas proche où il sera d'un usage courant. La pratique peut amener les armateurs à l'établissement de certains tarifs communs avec des lignes de chemin de fer, de camionnage automobile, ou même certains transitaires ¹. On obtiendra ainsi un certain développement des transports successifs sur titre unique, mais dans des conditions et pour des transports forcément limités.

¹ La Société Maritime Auxiliaire de Transport a ainsi liée une ligne Paris ou Genève ou Lyon — Canaries qui lui assure un appoint de fret intéressant.

Mais en l'état des choses il semble impossible de faire aboutir toute solution qui met en jeu les assureurs, parcequ'elle se heurte à leur inertie.

Quand il nous fut donné d'apprendre, d'un personnage du Comité Central des Assureurs de France, qu'on n'y avait étudié ni établi aucune police couvrant les risques subis par une marchandise voyageant d'un point de l'intérieur vers un port d'outre mer, nous en restâmes pantois et étonnés, au sens que le XVII^e siècle donnait à ce mot. Il est d'une observation courante, que les marchandises, qu'il s'agisse de marchandises lourdes telles que minerais, ou de produits manufacturés tels qu'un parfum, ne poussent pas sur les quais des ports. Elles sont donc toujours soumises à un transport terrestre et à un transit au port de charge. Et des gens qui font profession de couvrir des risques, ne se sont jamais inquiétés de proposer à leurs clients une police couvrant les marchandises du départ à l'arrivée !

C'est dire combien nous sommes loin de l'assurance-solvabilité, et de l'assurance-intégrale. C'est dire combien nous sommes loin de toute modification susceptible d'aider à l'adaptation des polices aux clauses des divers connaissements, et de donner à l'émetteur ou à l'escompteur d'un connaissement direct un commencement de garantie.

Quoiqu'il en soit, les conditions de développement du connaissement direct se trouveraient-elles réalisées grâce à un événement extraordinaire, rajeunissement de la mentalité des assureurs ou nuit

du 4 Août des armateurs qui viendraient renoncer à leurs clauses d'exonération, qu'il ne faudrait pas voir dans le connaissement direct la panacée susceptible d'assurer la fortune du commerce en général et du commerce maritime en particulier.

Les marchandises lourdes, les minerais, les charbons, rechercheront toujours la stricte économie de leur frais de transport. Le tarif le plus économique sera toujours celui résultant du transport terrestre au prix le plus bas, du fret le plus réduit et du transit opéré par les soins du vendeur, parcequ'on fera l'économie de tous intermédiaires et de bénéfices prélevés par les transporteurs et les assureurs à l'occasion du connaissement direct. Mais il existe quantité de marchandises demi-lourdes et légères pour lesquelles le prix du transport ne joue pas au centime. Dans bien des cas l'expéditeur préférera un titre de transport simple, susceptible d'escompte et donnant toute sécurité, dût-il entraîner une légère majoration du prix. Par ailleurs, combien de commerçants et d'industriels restreignent leur activité à leurs environs immédiats, négligent l'exportation, parce qu'ils craignent l'insécurité des transports lointains et se sentent perdus dans les calculs de prix de transport et de transit, dans les formalités de douane ou les clauses des connaissements. Qu'on leur donne un moyen simple d'assurer le transport de leurs marchandises pour un prix déterminé, et voilà, en même temps qu'une clientèle acquise aux transporteurs, un développement intéressant de l'activité nationale.

CONCLUSION

Le commerce a toujours comporté un certain risque. Les grandes entreprises d'autrefois étaient celles comportant les plus gros risques.

Ils surent risquer leur temps, leur argent et parfois leurs vies, les grands commerçants qui fondèrent les premières compagnies coloniales ainsi que les grands armateurs qui importèrent et exportèrent outre mer. Le succès était la récompense de ceux qui avaient l'audace nécessaire pour réaliser une idée heureuse. Certains ports conservent la trace de ces fortunes rapides et montrent orgueilleusement les hôtels, les parcs, les théâtres ou folies, dus à la bonne arrivée de quelques navires précieusement chargés.

De nos jours, les grandes entreprises sont devenues des machines administratives, aussi lentes à concevoir qu'à exécuter. A la propriété près, le bureau d'un armateur ou d'un exportateur ressemble à celui d'un receveur des contributions. Le commerce sombre dans la bureaucratie. Il a horreur du risque.

On ne peut supprimer tous les risques ; certains sont inhérents à la nature des choses. Plutôt que de les supporter, le commerce préfère s'en garantir en partageant son bénéfice avec un assureur.

Aussi bien notre siècle est-il celui de l'assurance. On s'assure contre les accidents, les maladies, les infirmités, on assure sa responsabilité civile, la dot de ses enfants, les sommes suffisantes pour fournir aux besoins de sa vieillesse, on assure son cheval ou son chien ; mais les assureurs maritimes, les premiers assureurs, eux qui couvriraient déjà les risques du navire ou de la marchandise du temps du guidon de la mer, en sont restés à leurs conceptions archaïques et ont à peine augmenté les garanties offertes à leur clientèle.

Comme les autres commerçants les Compagnies d'Assurance ont horreur du risque.

Ce ne sont pas les risques afférents au transport lui-même qui restreignent l'emploi du connaissement direct. Quels que soient la forme et le libellé du contrat de transport il faudra toujours charger, décharger, transborder, manutentionner, dédouaner, transporter la marchandise. Les risques qui en découlent sont inhérents à la nature des choses et le commerce s'en arrange.

Ce qui paralyse le développement du connaissement direct ce sont les risques provenant des conditions accessoires du contrat de transport, de leur diversité, des exonérations qu'elles comportent.

C'est aux assureurs qu'il appartient d'en prendre charge et de couvrir les commerçants contre des éventualités nouvelles issues, non pas d'opérations utiles à la marchandise, mais de complications contractuelles ou de procédure, d'un manque de coordination entre transporteurs.

Puisse le commerce, un jour venant, trouver

ainsi dans le connaissance direct un document simple, pratique, lui permettant de faire effectuer des transports successifs avec la même facilité que des transports directs.

Vu :

Le Président,

G. RIPERT.

Vu :

Le Doyen,

BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLETY

BIBLIOGRAPHIE

LYON-CAEN et RENAUD. — Traité de Droit Commercial.

GEORGES RIPERT. — Droit Maritime. Édition 1922.

ALBERT WAHL. — Précis théorique et pratique de droit commercial. Édition de 1922.

Précis théorique et pratique de droit maritime. Édition de 1924.

LACOURT et BOUTERON. — Précis de Droit Commercial.

LAMY. — Manuel Pratique des Transports par Chemin de fer.

VINCENT. — Des clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport par terre et par mer. Thèse Paris. 1892.

BARES. — La convention de transport et le connaissance direct. Bordeaux. Imprimerie Cadoret. Thèse 1926.

MALETERRE. — Les Transitaires. Thèse Aix 1927.

Les recueils de jurisprudence :

DALLOZ.

SIREY.

Jurisprudence Commerciale et Maritime de Marseille.

Jurisprudence Commerciale et Maritime du Havre.

Jurisprudence Commerciale et Maritime de Nantes.

Revue Internationale de Droit Maritime. Autran.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
N° 1 Introduction.	1
PREMIÈRE PARTIE. — Transports successifs par terre	
2 Définition	4
3 Responsabilité du premier transporteur	5
4 Responsabilité du dernier transporteur	7
5 <i>Quid</i> de la solidarité et de l'indivisibilité ?	8
6 Responsabilité du dernier transporteur en cas d'avaries extérieures	10
7 Responsabilité du transporteur intermédiaire	11
8 <i>Quid</i> de la responsabilité du dernier transporteur en port dû ?	11
9 Expertise de l'art. 106 et fin de non recevoir	17
10 La prescription annale est-elle applicable au commissionnaire de transport ?	18
11 Prescription et transports internationaux	19

12	Recours des voituriers entre eux	21
13	Inapplicabilité des fins de non recevoir entre transporteurs successifs	22
14	Prescription de l'action récursoire	23
15	Notion d'unité de transport	24

DEUXIÈME PARTIE. — Transports successifs par mer

16	Définition	26
17	Responsabilité du premier transporteur	28
18	Application des clauses d'exonération aux opérations postérieures aux déchargement.	29
19	Clause de limitation de responsabilité au moment de la remise au transporteur subséquent	32
20	Le premier transporteur doit soigner l'expédition près du transporteur suivant	34
21	Preuves et présomptions de remise en bon état au transporteur suivant	36
22	Prise en charge par le second transporteur. Adhésion au contrat originaire	38
23	Responsabilité du second transporteur	38
24	Influence des clauses du con-	

	naissement du second trans- porteur	39
25	Actions récursoires fins de non recevoir	46
26	Abandon du fret	47
27	Avantages théoriques du Con- naissance Direct	50
28	Inconvénients pratiques du Con- naissance Direct	51

TROISIÈME PARTIE. — Transports mixtes

29	Transports successifs par terre et par mer	54
30	Le Commissionnaire de Transit	55
31	Transports successifs mixtes sur Connaissance Direct	57
32	Forme du titre de transport	58
33	Délivrance de la marchandise par le dernier transporteur	61
34	Influences des clauses d'irres- ponsabilité relativement au transport par terre	63
35	Responsabilité des divers agents	66
36	Prescription et fin de non recevoir	68
37	Opérations accessoires au trans- port et responsabilités qui en découlent	77
38	Quelques solutions actuelles du Connaissance Direct	79

QUATRIÈME PARTIE. — L'avenir du Connaissance
Direct

39	Difficultés empêchant le déve-
----	--------------------------------

	loppement du Connaisse-	
	ment Direct	91
40	Résolution de Hambourg	94
41	Le projet de Londres	97
42	Projet de la commission fran-	
	çaise du Connaissement	
	Direct	98
43	<i>Quid</i> d'une intervention législa-	
	tive ?	99
44	Quelques interviews	100
45	Position de la question	103
46	Accords entre transporteurs	104
47	Le commissionnaire de tran-	
	sit. L'assurance solvabilité	105
48	Rôle des assureurs. L'assu-	
	rance intégrale	108
49	Quels sont les genres de trans-	
	ports susceptibles d'utiliser	
	le Connaissement Direct ?	115
Conclusion		117
Bibliographie		120
Table des matières		122

IMPRIMERIE ROUMEGOUX

SAVENAY
